Валерий Григорьев

ОБРЕЧЕНЫ НА ПОДВИГ

Книга первая

Воспоминания военного летчика

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Семидесятые-восьмидесятые годы прошлого столетия. Разгар «брежневского застоя», но еще не «развала» Вооруженных сил. Авиация Советского Союза достигает пика в своем развитии. На конвейер поставлено не только производство современнейших самолетов, но и подготовка пилотов. Десятая часть военных летчиков приносится в жертву выбранной профессии, обреченных на подвиг в мирное время, но они об этом не догадываются, потому и не все так грустно…

- Обречены на подвиг
  -
  -
  - «Быть тебе летчиком!»
  - «Курсачи»
    - Мешает ли летчику плоскостопие?
    - Жернова испытаний
    - Прошел барокамеру!
    - Мандатная комиссия. Зачислен
    - Генеральское напутствие. Плох тот курсант…
    - КМБ
      - Сорванные погоны
      - «Мальчик, я тебя вижу!»
      - БАМАГА, КОЛИК… «Терпи! Скоро все закончится!»
      - «Пошел!»
  - За партой
    - «Война – это прекрасно!»
    - Тренажеры
    - «Высушил майорки?»
    - Госпиталь
    - Как блестят у кота яйца
    - Витька Лапа
    - Встаем на крыло
      - «Что ни горы – то Казбеки»
      - Ручку управления надо держать как руку девушки – не причиняя ей боли, но и не давая вырваться!
      - «Взлет, посадка, виражи…»
      - «Я лечу!»
    - Миги трагедий, счастья и просто жизни
      - Сомнительный рекорд

- Полет «против шерсти»
- Случалось и такое… На волосок от беды
- «Целовать курсанта нельзя, у него везде ж….»
- Сложный пилотаж
- Туманы слепцовского безделья

- Мы – лейтенанты!
  - Будем летать на су-15?
  - МиГ-17, так МиГ-17
  - Первая потеря…
  - Фотографии в траурных рамках
  - Самолет самолетов и инструктор инструкторов
  - Курсантские приколы
  - Прыжки на воду
  - Нашел, увидел, победил
  - Приборные полеты
  - «Я спокоен!»
  - Выпуск

- От третьего до первого
  - Есть третий класс!
    - Мариновка. «Радости» полкового быта
    - Кусары, не школа младших авиаспециалистов, а школа будущих асов
    - Астраханские посиделки
    - «Разрешите получить замечания!»
    - Евгений Кравец
    - Кто ответит за «козла»?
    - Говорит Молчун!
    - Левый разворот подполковника Сореля
    - Сложный пилотаж под шторкой
    - Злопамятный верблюд и ишак под одеялом
    - «Дурак, дурак, а полковник!»
  - Есть второй класс!
    - Мое звено
    - «Встреча» в облаках едва ни оказалось последней
    - Молчание не золото!
    - «Ну, ты везунок!»
    - Во главе полка
    - «Как стать Маршалом Советского Союза?»
  - Последний полет Балобанова и Рюмина
    - Небо ошибок не прощает
    - И сколько-таки платят израильским

летчикам?
- «Пуск разрешен!»
- С кислородом шутки плохи

- Есть первый класс!
  - Коварная Саваслейка
  - «Рожденный ползать…»
  - 82-й истребительный встретил меня потерей
  - «Родился» пилот МиГ-25
  - В стратосферу!
  - «Штрафники» из Капитнари
  - Цыганское счастье
  - Самородок Мазур
  - Иду на грозу
  - Летчик платит жизнью
  - «Цель ваша!.. Работайте!»
  - Как я «бомбил» Нефтяные Камни
  - Звезды «хватают» не только с небес…
  - Чистосердечное признание Жени Кравца
  - Кожар! Прыгай!
  - «Вы сняты. Следующий!..»
  - «Спасение рыбака»
  - Исповедь подполковника Почерникова
  - Сдаю экзамен командующему
- III. Служба
  - И опять Саваслейка
  - Испытания Правд… инском
  - «Не бери в голову!»
  - «Голушко не вернулся…»
  - Прощание с однокашником
- Я учитель
  - «Чья школа?» Валера Хайруллин
  - Летать любит, но боится
  - Экстремальное пикирование
- Не «тот» аэродром
  - Летел в Ростов – попал в Азов
  - Куда пропала спарка?
  - «Садишься на рулежку!»
- Так летает командующий
  - «Вот это класс!»
  - Петли «два ноля первого»
- Показы в Вазиани
  - «Будешь?»
  - Лева Твердохлебов

- Пьянки и парилки
- Высокие гости
- «Фляжечка» шматко
- Где мой «макаров»?!
- «Месть» Шматко
- Самая конвертируемая валюта в авиации – спирт
- «АЙ ДА ПУШКИН, АЙ ДА СУКИН СЫН!»
- Возвращение блудного штурмана

- Третья эскадрилья
  - Переучиваем лейтенантов
  - «302-му воздух! Цель реальная, уничтожить!»
  - Боевое дежурство
  - Как делается карьера
  - «А чего это мы так сели и так вспотели?»
  - Полеты на облет
  - Как я не попал в «академики»
- Разлука будет без печали?..
  - Командую эскадрильей
  - Мой замполит Валера Сабо
  - Нескладный Левочкин
  - Нелепый Ваня
  - Лики полковой медицины
  - Мировой рекорд скорости принадлежит 82 полку?
  - «Бодание» с начальником политотдела
  - Уезжаю в Чугуевку. «Будем жить!»

Обречены на подвиг
Книга первая
Валерий Васильевич Григорьев

…Этот обряд выполняется неукоснительно, если за столом собираются вместе хотя бы два летчика. Третий тост – «За БЗ!».

© Валерий Васильевич Григорьев, 2015

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero.ru

В переводе на мирской язык – за безопасность или безаварийность полетов.

Старший по званию или по возрасту летчик, обычно это командир, встает, прислоняет до краев наполненную рюмку к краю стола и говорит:

– Контакт!

Все присутствующие офицеры тоже прислоняют свои стаканы к краю стола. А самый молодой обводит их взглядом – готовы ли? – и докладывает:

– Есть контакт!

– От винта! – командует старший.

Все встают. Молодой пилот опять зорко, как и положено молодому, оглядывает застолье, проверяя готовность, и торжественно докладывает:

– Есть от винта!

– Будем жить! – говорит командир и первым опрокидывает чарку.

Пьют до дна.

За скупыми словами «Будем жить!» скрываются все радости и горести летной профессии, и память о друзьях, не вернувшихся из полета, и пожелание, чтобы сия участь миновала тех, чье плечо ты чувствуешь рядом сейчас…

Автор Григорьев Валерий Васильевич. В прошлом профессиональный военный летчик, прошедший службу в истребительной авиации Противовоздушной обороны и Военно-воздушных сил Советского Союза и России. Службе в Вооруженных силах посвятил более тридцати лет своей жизни, пройдя все командные летные должности: от рядового летчика

до командира истребительного авиационного полка. Окончил военную командную академию Противовоздушной обороны. Более десяти лет командовал истребительным авиационным полком. Звание полковник. За свою «летную жизнь» освоил более полутора десятков летательных аппаратов. Большую часть своей жизни летал на самолетах МиГ-25 и МиГ-31. За многолетнюю летную работу и большой вклад в дело укрепления обороноспособности страны Указом Президента России удостоен Звания «Заслуженный военный летчик Российской Федерации».

«Быть тебе летчиком!»

Бывает любовь мужчины к женщине с первого взгляда, и это чувство, мне знакомое, наверное, испытали большинство живущих и когда-либо живших на планете представителей сильной половины человечества. Возможно и не по одному разу. А вот можно ли влюбиться с первого раза, с первого взгляда, с первых ощущений в ремесло, да так, чтобы это было единственной любовью всей жизни. Уверен, что не всем ведомо это ничем не сравнимое чувство. Мне повезло, и я хочу рассказать, как это было.

А случилось это много-много лет назад, когда я был совсем маленьким мальчиком дошкольного возраста. Детские воспоминания врезались в память так, что я закрываю глаза и вижу тот далекий летний день шестидесятого года прошлого столетия.

На серебристом красавце Ил-14 мы летим к родственникам. Мне, семилетнему, место не полагается, я сижу у мамы на коленях. Не сижу, а ерзаю, и не столько от неудобства, сколько от желания смотреть в иллюминатор. А его закрывает сосед! Да еще делает вид, что не замечает моих попыток разглядеть что-нибудь из-за его широченной спины.

И тут происходит обыкновенное чудо. Мимо идет летчик из экипажа. Он замечает мои мучения и с позволения матери забирает меня в пилотскую кабину…

Представившийся вид покорил меня раз и навсегда. Под нами проплывала, насколько хватало глаз, облачность, которая сплошным хлопковым одеялом покрывала землю и сияла ослепительной белизной в лучах яркого солнца. Небо невероятной прозрачности завораживало своей голубизной.

Очарованный ранее невиданной красотой, я остолбенел между пилотскими креслами. От двух, бешено вращающих пропеллеры двигателей, работающей аппаратуры стоял невообразимый шум. О чем говорят пилоты, я скорее догадывался по шевелению их губ, чем по произносимым звукам. Они разговаривали на понятном лишь им языке и понимали друг друга с полуслова. К тому же на их головы были одеты массивные наушники, надежно преграждающие все посторонние звуки и передающие необходимую информацию. Из состояния оцепенения меня вывел левый пилот, который со словами:

– Ну, что, нравится? – сгрёб меня в охапку и усадил к себе на колени. Я благодарно закивал своей белобрысой головой и уставился на шевелящийся, как живой, передо мной штурвал,

который двигался синхронно с движением своего собрата с правой стороны. Правый летчик короткими движениями «таскал» рога этого странного «руля». Десятки приборов с белыми дрожащими стрелками и черными циферблатами что-то показывали на приборной доске. Лётчик положил мои руки на самодвижущийся штурвал и подбадривающе крикнул:

– Так, что, действительно нравится?!

Не в состоянии выдавить из себя слово, в знак согласия, сжал кулачок и оттопырил большой палец.

– Значит, быть тебе летчиком! – пророчески произнес пилот.

– А теперь смотри и учись, как надо управлять самолетом!

– Штурвал на себя, самолет лезет вверх, от себя – вниз, повернул, влево и самолет поворачивается влево, вправо и он вправо. Все очень просто!

Проведя краткий инструктаж, летчик, не причиняя мне боли, положивши свои ладони поверх моих, стал показывать, как это делается практически. Совместное управление у нас получалось неплохо. Самолет, послушно повинуясь нашим движениям и воле, плавно поднимал и опускал «нос», левое и правое крыло. Убедившись, что я освоил азы пилотирования, мой первый инструктор освободил мои ладони, давая понять, и чтобы не было сомнений, подбадривающе сказал:

– Управляй!

Не веря своему счастью, я вцепился маленькими ручонками в натертые и отшлифованные до блеска мужскими руками «рога» штурвала, не зная, что с ним делать. Правый летчик встал со своего рабочего места, как мне показалось, недовольно демонстрируя тем самым, что предоставляет нам полную свободу действий и в этом «грязном» деле не участвует. Какое-то время самолет летел сам по себе, без каких либо отклонений и колебаний, пока я не вмешался в этот процесс. Стоило мне потянуть штурвал на себя, как небо передо мной начинало вздыбливаться, а земля уходить куда-то вниз. Поняв, что я делаю что-то не так, я отчаянно отдавал «рога» штурвала от себя. Самолет нехотя приостановил движение, но все еще упрямо «лез» вверх. Стараясь прекратить этот маневр, я что есть сил переводил его на снижение, большую часть времени уделяя ни положению самолета в воздухе, а злополучному штурвалу, который несколько секунд назад был таким послушным и управляемым, а сейчас вышел из повиновения. Бросив взгляд через остекление фонаря, я понял, что произошел «перебор». Хлопья облаков почему-то увеличились в размерах и закрыли переднюю часть обзора, а небо, наоборот, «ушло» куда-то назад, за спину. Самолет, странно реагируя на мое управление начал

раскачиваться из стороны в сторону, попеременно то, опуская то, поднимая крылья. Страх, больше похожий на панику, охватил мою детскую душу, я понял, что самому из этой ситуации мне не выбраться, продолжал невпопад таскать непослушные «рога». Стресс, расширив временные рамки, как мне показалось, превратил несколько секунд моего полета в вечность. В тот момент, когда я полностью потерял контроль над машиной, мой учитель, ловко перехватив штурвал, в несколько секунд привел всё в порядок. Весело перекинувшись с напарником о нынешнем самочувствии пассажиров, вполне серьезно сказал:

– Ну, что ж, для первого раза неплохо!

Правый пилот занял свое место, явно не одобряя педагогический эксперимент, недоброжелательно поглядывая в мою сторону, привычными движениями продолжал управлять машиной. Оставаясь на коленях летчика, я, несмотря на похвалу командира, чувствовал свою полнейшую несостоятельность. Но с колен меня никто не гнал, и я стал наблюдать за работой экипажа. Едва заметными движениями пилоты подчиняли своей воле это чудо техники под названием «самолет». Они вели между собой переговоры на русском, но каком-то странном языке. Масса неведомых мне слов на фоне рокота двигателей и треска работающей аппаратуры очаровывала детскую душу как прекрасная музыка. В кабине было невероятно жарко от излучающих тепло приборов и агрегатов. Кондиционеров в ту пору не было, и маленьких вентиляторов, весело вращающие свои резиновые лопасти, явно не хватало. Пот большими каплями скатывался с мужественных, обветренных и загорелых лиц членов летного экипажа. Спасаясь от жары, они были выше пояса без верхней одежды. Майки мокрые от пота на груди, спине и под мышками разносили по кабине терпкий мужской аромат, перемешанный с запахом, присущим только самолетам. Много позже я понял, что так пахнет герметик, которым уплотняли стыки остекления и фюзеляжа. Периодически экипаж утолял жажду, пренебрегая правилами личной гигиены, прямо из носика громадного армейского чугунного чайника.

А для меня и жара и запахи, и пилотская кабина, и особенно, вид из неё, были бальзамом на мою детскую душу.

Тем временем полет подходил к завершению. Плавно отклонив штурвал от себя, летчики перевели самолет на снижение. Покрывало облаков неумолимо приближалось к нам. Перед самым входом в облака было немного жутковато. Какой-то инстинкт самосохранения тревожил мою детскую душу при виде преграды, столкновение с которой было неминуемо. Но я был достаточно взрослым, чтобы ни понимать, что такое

облака и из чего они состоят. Взявши себя в руки, я вместе с экипажем хладнокровно вошел в эту пушистую и белоснежную как хлопок вату. После ослепительного солнечного света было такое ощущение, что мы окунулись в громадную банку с молоком. По мере снижения «молоко» темнело, и через некоторое время нас окутала темно-серая хмарь. Мелкий бисер капель покрыл остекление фонаря кабины самолета. «Слепой» полет особого впечатления на меня не произвел. Экипаж уже не был настроен на шутливо-игривый тон, сосредоточенные лица говорили о большом внутреннем напряжении. И хотя я, по-прежнему, оставался на коленях у командира, но каким-то внутренним чутьем понимал, что в эти минуты мне в кабине пилотов не место. Стараясь сидеть как мышь под веником, молил Бога, что бы меня ни попросили из приглянувшегося мне местечка. К счастью полет в облаках продолжался не так долго, что бы успеть существенно, помешать пилотированию, и я благополучно остался на командирских коленях.

Под облаками мелкая морось на фонаре прекратилась, видимость была прекрасная. Зеленые, ярко-зеленые, желтые, коричневые лоскуты полей гигантским одеялом покрывали проплывающую под нами поверхность земли. Вот на темно-коричневом поле ползет трактор величиной с божью коровку. Небольшой пыльный след серым дымком тянется за его плугом. Узкой фиолетовой тесьмой пролегла автомагистраль с букашками автомобилей. Широкой, синей лентой, брошенной умелой рукой, с неровными, но округлыми зигзагами под нами появилась река. Игрушечные кораблики, оставляя за собой белый пенный след, с черепашьей скоростью бороздят по ее руслу. Иногда мне казалось, что я попал в какой-то сказочный мир. Нереальность происходящего была такой, что порой в детской несмышленой голове возникало желание протянуть руку и потрогать или забрать эти игрушки.

Невероятная духота, экзотические запахи в совокупности со сказочными картинами увиденного и звуками подействовали на меня так, что после этого полета я стал бредить авиацией и кроме как летчиком во взрослой жизни себя никем не представлял.

Конечно, авиационную терминологию в описании своих детских воспоминаний я познал гораздо позже, когда стал профессиональным летчиком, но все остальное было именно так. Тот полет, врезавшийся мне в память на всю жизнь, стал любовью к авиации на всю жизнь, и определил мою дальнейшую жизнь и судьбу.

«Курсачи»

Годен!

Мешает ли летчику плоскостопие?

С того самого первого полета на серебристом красавце Ил-14, в семилетнем возрасте, я точно знал, что буду только летчиком. Об этом знали все мои многочисленные родственники, друзья и однокашники. Учеба, спорт, увлечения – все было подчинено цели стать авиатором. Я читал в основном об авиации, занимался в авиамодельном кружке и в школе юных космонавтов.

С ранней весны и до поздней осени я спал на свежем воздухе в саду своей бабушки. Мне нравилось вдыхать чистый, прохладный воздух насыщенный цветочным и травяным ароматом. Укутавшись в одеяло, я любил смотреть в черное, как смоль южное небо. Я мог часами наблюдать за яркими на темном фоне звездами, млечным путем, следить за изредка пересекающими ночной небосвод и мерцающими как маленькие звездочки, искусственными спутниками. Но больше всего мне нравилось слушать надрывный гул пролетающих где-то высоко-высоко самолетов. Я очень быстро научился находить по звуку бортовые огни самолетов на черном фоне неба. Сопровождая взглядом пролетающие в небесах огоньки, я четко представлял темную кабину пилотов, светящиеся зеленым цветом табло и лампочки, и красным, почему-то красным, цветом циферблаты и стрелки приборов. Были это толи гражданские самолеты на воздушных трассах над моим городом, толи бомберы, выполняющие учебно-боевые задания, но не было ночи, что бы я ни засыпал под эту самую прекрасную в мире мелодию.

Мне не терпелось поскорее окончить школу и поступить в военное училище летчиков. О профессии гражданского пилота я даже и не думал. Я заранее записался в военкомате кандидатом для поступления в летное училище.

И вот однажды меня вызывают в военкомат для прохождения медицинской комиссии. Волнуясь, впервые в жизни я начал проверять свое здоровье. Гражданские врачи местной поликлиники, по предписанию военкомата, чувствуя бремя ответственности, проверяли меня внимательно и придирчиво, как человека минимум готовящегося к полету в космос. Строго вглядываясь в мои глаза, как будто я иду на подлог или обман, спрашивали, падал ли я в обморок, получал ли черепно-мозговые травмы, кружится ли у меня голова, каким спортом я занимался и какие результаты, и так далее и тому подобное. После каждого такого допроса с пристрастием, доктора, как бы нехотя записывали в моей медицинской книжке: диагноз – «здоров». Правда, была одна неприятная заминка – хирург не хотел

пропускать меня из-за легкой степени плоскостопия. Вполне серьезно придавая этому диагнозу большое значение, как будто у меня какой-то страшный неизлечимый порок, он заставил сделать рентген стопы. Мы вместе транспортиром измеряли угол между опорными костями. Буквально на один градус он не соответствовал предельно-допустимому. Чуть не со слезами на глазах я уговаривал дотошного хирурга закрыть глаза на этот несчастный градус. Тот, видя мое неподдельное горе, сжалился и, в конце концов, взяв грех на душу, поставил желанную резолюцию – «здоров».

Жернова испытаний

После этого нас, семерых счастливчиков, военкомат отправил проходить медицинскую комиссию непосредственно в училище – благо до него было менее чем триста километров. В душном общем вагоне мы неспешно вели разговоры о том, что нам предстояло испытать. Все семеро были помешаны на авиации и не представляли своей дальнейшей жизни без самолетов. И вот, уже к концу пути наш поезд останавливается прямо в поле. По вагонам пронеслось: «Зарезали!»

Любопытство вытолкнуло нас наружу поглазеть, что произошло. На насыпи лежало обезглавленное тело. Голова с седой шевелюрой осталась под вагоном. Подошедший машинист ловко пролез между колесными парами и буднично, словно ему приходилось делать это едва ли не каждый день, прямо за седые волосы вынес из-под вагона голову, положил ее рядом с телом несчастного: то ли это был самоубийца, то ли незадачливый выпивоха, решивший отдохнуть на рельсах. От этой жуткой картины кое-кому из зевак стало плохо.

На меня увиденное также подействовало не лучшим образом. Весь остаток пути мертвая седая голова в руках машиниста маячила перед глазами. В то время я еще не слышал об аутотренинге, но, тем не менее, сам себе внушал: «Успокойся! Выкинь все из памяти! Тебе комиссию проходить!» Возможно, это подействовало, и через какое-то время я забыл о жутком происшествии.

Из нас семерых осилили медкомиссию только двое. Ребят подвели подскочившее артериальное давление, участившийся пульс. Один из моих товарищей позже признался, что именно тот случай на перегоне повлиял на его состояние. Он не стал летчиком. Возможно, это и к лучшему: авиация кисейных барышень не любит, и высокая психологическая устойчивость – не самое последнее качество для профессионального летчика.

На мое плоскостопие в этот раз никто не обратил внимание. Да и в последующие тридцать с лишним лет службы в военной авиации – тоже. До сих пор не могу понять, каким образом плоскостопие может влиять на профессиональную деятельность пилота.

И вот настает жаркий июльский вечер. На перроне железнодорожного вокзала меня провожают мать, отчим, младшие братья. Новенький аттестат зрелости аккуратно уложен в картонные «корочки». С направлением от военкомата, полный надежд и оптимизма, я уезжаю поступать в Высшее военное

авиационное училище летчиков.

На три с половиной сотни вакантных мест – три с половиной тысячи желающих. Конкурс – один к десяти! Мы сдавали стандартные для технического ВУЗа вступительные экзамены. Но самым серьезным испытанием оказалась очередная врачебная комиссия, венцом которой были «подъемы» в барокамере на высоту пять тысяч метров без дополнительного кислорода и на высоту десять тысяч метров при дыхании чистым кислородом. Дойти до этого заветного испытания смогли не все.

Разношерстные толпы молодых людей сновали по территории училища, не выпуская учебники из рук. Всюду обсуждались последние новости и слухи. Говорили, для того чтобы пройти по конкурсу, достаточно хорошо сдать математику и физику, а уж иностранный и литературу примут.

Среди абитуриентов было много незаурядных личностей. Я познакомился и сдружился с дагестанцем по фамилии Вагабов, немного наивным, плохо говорящим по-русски. Он обладал нечеловеческой физической силой. Его рукопожатия никто не выдерживал: зажатые в тиски его громадной ладони кости буквально хрустели. Он закончил в Махачкале аэроклуб, уже имел опыт самостоятельных полетов на Як-18 и страстно желал стать летчиком. Это была уже третья его попытка поступить в училище, все предыдущие заканчивались неудачами – он не мог даже на тройки сдать вступительные экзамены. Как-то произошел спор, кто съест маленькую пачку печенья за десять шагов. Этот старый прикол многие использовали, чтобы заработать деньги. Нормальный человек не в состоянии был справиться с такой, на первый взгляд, простой задачей. Вагабов внимательно наблюдавший за неудачными попытками молча, подошел, взял печенье и буквально в одну секунду его проглотил, не успев дойти до финиша. Пришлось «кидалам» раскошеливаться и отдавать ему честно заработанные деньги. Не поступил кавказский богатырь и на этот раз. Забегая немного вперед, скажу, что судьба меня свела с этим человеком еще один раз, чтобы лишний раз убедиться в его незаурядных физических способностях. Но об этом позже.

Еще, помню, произвел на меня большое впечатление парень из Донецка. Член команды «Дубль» донецкого «Шахтера», с внешностью Алена Делона, он так виртуозно владел мячом, что его быстро заметили и «определили» в сборную училища. Казалось бы, поступление гарантировано, но не тут-то было. Парень указал в анкете, что он мастер спорта СССР, а футболистов и боксеров такого уровня по негласному распоряжению медиков в летчики не брали, справедливо полагая,

что микросотрясения головного мозга у них обязательно были. Так сборная училища потеряла перспективного игрока, а страна, возможно первоклассного летчика.

Жернова вступительных экзаменов и медицинской комиссии работали параллельно. Требования врачей были действительно очень жесткими, банальный кариес преграждал путь в авиацию. Ежедневно зачитывали списки абитуриентов, не прошедших комиссию. Многие уезжали со слезами на глазах, проклиная перестраховщиков-докторов.

Прошел барокамеру!

Без большого напряжения я сдал математику и физику. Вот уже и все врачи пройдены, осталась эта «страшная», по слухам, барокамера, вернее, даже две. Я уже знал, что главное – не завалиться при первом подъеме, на пять тысяч метров без дополнительного питания кислородом. Прецедентов неудачного подъема на десять тысяч метров при дыхании чистым кислородом не было, а вот пять тысяч не выдерживал почти каждый третий. Я думаю, что основным условием успешного преодоления этого рубежа была психологическая устойчивость. Тем не менее, это был вполне оправданный тест по отбору будущих пилотов. Кое у кого не выдерживали нервы, и они в самый последний момент отказывались «лететь», но большинство «резалось» уже в самой барокамере. Бывали единичные случаи и потери сознания в самой барокамере.

Наступил день, когда и меня с товарищами по испытаниям посадили в большую металлическую бочку с маленьким иллюминатором, стекло в нем – толстое, бронированное, выдерживающее большие перепады давления. Врач подсоединил нам к запястьям и щиколоткам датчики для снятия кардиограммы, туго затянул на предплечье черные жгуты тонометра. На головы мы надели кожаные летные шлемофоны с болтающимися на тесемках, но не подсоединенными кислородными масками. Включили подачу чистого кислорода и проверили работу дыхательных аппаратов. Проинструктировав, как себя вести при ухудшении самочувствия, как переходить на чистый кислород, врач с грохотом закрыл и задраил за собой люк. Было ощущение, что мы готовимся к погружению в батискафе, а не к подъему на высоту.

– Подъем!

Приглушенно заработали откачивающие компрессоры, зашелестел по трубопроводам воздушный поток, дернулись стрелки приборов. Указатель высотомера начал уверенно вращаться по часовой стрелке, а вариометр – прибор, показывающий вертикальную скорость набора или снижения – отклонился на отметку десять метров в секунду набора. В нашем замкнутом пространстве становилось все прохладнее. Через маленькое окошко иллюминатора на нас внимательно поглядывал врач, постоянно задавая вопросы типа «Сколько будет пятью пять?».

На меня недостаток кислорода не действовал, я чувствовал себя прекрасно, на вопросы, которые казались простыми

до глупости, отвечал четко.

На «высоте» около пяти тысяч метров один из ребят стал говорить невнятно, с запинками и паузами. Опытный врач тут же включил режим экстренного снижения, и мы с вертикальной скоростью более тридцати метров в секунду понеслись «к земле». Бледного несостоявшегося летчика вывели. Нас, троих оставшихся, ободрив и порадовав, что заодно на спуске были проверены барофункции носа и ушей, опять стали поднимать на заветную высоту. В течение получаса мы пробыли на пяти тысячах, отвечая на вопросы для семилетних детей, затем плавно, без всяких приключений опустились на родную планету.

На следующий день нас заблаговременно посадили в камеру и в течение часа заставили дышать чистым кислородом, чтобы вытравить из нашей еще не испорченной молодой крови азот, а заодно и проверить работу кислородных приборов. Мне чистый O_2 понравился. Немного суховатая, но свежая живительная струя под небольшим напором наполняла легкие. Дышать было удивительно легко и приятно. Впоследствии чистый кислород всегда был связан для меня с авиацией, как и запах, герметика, присущий всем самолетам.

С восторгом смотрел я на стрелку высотомера, застывшую на десяти километрах, сознавая, что очередной рубеж на пути к цели преодолен. В моей первой медицинской книжке появилась заветная запись: «Годен к полетам в истребительной авиации Войск ПВО без ограничений».

Мандатная комиссия. Зачислен

Итак, все испытания и экзамены позади. Таких счастливчиков набралось человек тридцать.

Первая мандатная комиссия. Передо мной ее проходил бывший моряк срочной службы Вася со странной фамилией Капуста. Едва он скрылся за дверью, как раздался дружный хохот членов комиссии. И еще несколько раз из-за двери доносилось веселое офицерское ржание. Чем же их так насмешил этот совсем не смешной абитуриент в моряцкой форме? Через пару минут выскочил один из членов комиссии и, еле сдерживая одновременно хохот и негодование, еще раз скороговоркой объяснил, кому надо докладывать. Оказывается, бравый «мореман» так разволновался, что попутал председателя комиссии с секретарем, то есть полковника со сверхсрочником. Его пытались поправить, но он упорно обращался к секретарю: «Товарищ полковник…» В конце концов, председатель встал из-за стола и повернул незадачливого абитуриента лицом к себе. Вася, окончательно впав в коматозное состояние, если и отвечал на вопросы комиссии, то морозил такое, что все хватались за животы. Красный, как рак, и мокрый от пота, он выскочил с безнадежным:

– Зарубят!

И вот после такого казуса захожу я. Без труда вычислив председателя, я не оправдал надежды комиссии на продолжение юмористической паузы, а бойко и четко доложил:

– Товарищ полковник! Абитуриент Григорьев для прохождения мандатной комиссии прибыл.

Лица полковников и подполковников обрели казенное выражение. Как и положено, спросили: кто таков, откуда родом, кто родители и так далее. Затем председатель комиссии поздравил с поступлением в Высшее военное авиационное училище летчиков авиации ПВО.

Один за другим скрывались мои товарищи за дверью и вылетали оттуда счастливые. Только Вася Капустин оставался в неведении о своей дальнейшей судьбе. То ли председатель комиссии за общим весельем забыл довести до него решение, то ли от волнения у парня отшибло память, но он нервно повторял:

– Всё, зарубили моряка Черноморского флота!

Наконец вышел командир роты и успокоил бедолагу:

– Да зачислен ты, зачислен!

На радостях Вася даже лихо пропел и протанцевал

матросское «яблочко».

На следующий день нас постригли наголо, выдали новенькую, пахнущую складом форму со всеми атрибутами, велели подшить курсантские погоны и подворотнички. С белыми, незагоревшими макушками, с тонкими юношескими шеями, угловатые и неловкие в курсантской форме, мы были предметом зависти пребывающих в неизвестности абитуриентов.

Генеральское напутствие. Плох тот курсант…

Как-то по казарме пронеслось:

– Срочно строиться!

Нас прибыл поздравить шеф училища, генерал-майор авиации Голодников, а с ним заместитель начальника управления вузов по авиации, генерал-лейтенант авиации Сметанин, высокий, статный, с мужественным лицом и благородной проседью на висках. Когда генералы подошли к неровному строю, один из будущих штурманов рухнул в обморок прямо им под ноги. Невозмутимо глянув на распластанные курсантские мощи, генерал Сметанин спросил:

– На летном факультете?

Услышав отрицательный ответ, он, как мне показалось, пренебрежительно перешагнул через курсанта и приказал оказать ему медицинскую помощь. После того как утащили обмякшее тело слабака, генерал Голодников скупо поздравил нас с поступлением, пообещав не сладкую, но интересную курсантскую и офицерскую жизнь. Зато из долгой и эмоциональной речи генерала Сметанина мне запомнилось, что одна часть из нас станет Героями Советского Союза, другая – генералами. Ну, а самые никчемные – как минимум полковниками и заслуженными военными летчиками страны. В отношении меня сбылась последняя часть пророчества. Но вот с генералами и Героями, как-то не сбылось. Из нашего выпуска генералами стали трое, Героев не получилось. Зато до полковников «доросло» десятка три, не менее. Но в те минуты генеральские слова были как бальзам на юную душу. Еще не закаленные суровыми буднями, мы уже видели себя в генеральских погонах и со звездами Героев на груди.

Бывалый летчик, генерал Сметанин прекрасно понимал, насколько тернист и труден будет наш путь в профессию, и не лепестками роз он усыпан, а их шипами, и чреват неизбежными потерями друзей и товарищей, потому и приукрасил наше будущее. О том, что не каждый доживет до старости, он предпочел промолчать, а ведь знал, старый вояка, что доживут не все! Однако если бы нам и сказали, что кое-то из нас навечно останется молодым, вряд ли кто-то покинул бы строй.

Так уж устроен человек: он даже на войне верит, что убьют другого, а уж в мирное-то время если кто и погибнет, то только

не он. Честно говоря, я, как и большинство моих друзей, ни тогда, ни в другое время не думал об этом. Только по прошествии многих лет, анализируя статистику, понял, что все преждевременные смерти были запрограммированы, предрешены. Среднее математическое ожидание небоевых потерь летчиков за время их службы составляло в Советском Союзе около десяти процентов. Отклоняясь в ту или иную сторону, эти десять процентов четко прослеживаются от выпуска к выпуску, подтверждая строгость математической науки. И, к сожалению, в эти проценты попадали не только слабаки. Тысячи факторов, иногда самых невероятных и нелепых, оказывают влияние на исход полета. Многим летчикам сопутствовало необычайное везение, а многим и фатальные неудачи. И то, что я не попал в эту трагическую десятку, налетав более трех тысяч часов на истребителях разных поколений, можно объяснить не только высоким профессионализмом, но и отчасти заботами моего ангела-хранителя, вовремя отводившего беду в, казалось бы, безнадежных ситуациях.

«В те времена далекие, теперь почти былинные», как пел незабвенный Владимир Семенович Высоцкий, наши не загруженные информацией и не обремененные жизненным опытом головы думали совсем о другом. Всем хотелось быстрее оказаться в кабине самолета и окунуться в небеса.

Итак, через три недели после отъезда из дома, я стал военным человеком, раз и навсегда связав себя с армией и авиацией.

КМБ

Сорванные погоны

До начала занятий целый месяц. Мы, уже зачисленные, – бесплатная и безропотная рабочая сила. Каждое утро нас сажают в громадный армейский с брезентовым тентом грузовик и везут к так называемым шефам – непонятно, правда, кто кому шефы. К моему удивлению, их у училища много, и самых разных: мы работали и в химчистке, и на разгрузке вагонов, и в овощехранилище, и даже в психушке. Именно в этом, мягко говоря, экзотическом заведении у нас произошла первая потеря. Мы работали вместе с пациентами этого учреждения. Видимо, трудотерапия в больнице была не на последнем месте. На первый взгляд, эти угрюмые дядьки и тетки ничем особым не отличались от нас, только что признанных абсолютно здоровыми. Но мы, осознавая их статус и диагноз, немного опасались и не лезли с расспросами в их заблудшие души. Так и работали, словно не замечая друг друга. Мяли босыми ногами гору капусты для квашения, размешивали в громадном корыте цементный раствор, таскали тяжелые носилки с бетоном. И все бы хорошо, но в одну из морально неустойчивых бригад попал наш собрат, такой же неустойчивый курсант. Суровые, скупые на слова аборигены как-то уговорили его сгонять в ближайший «чепок» за «Солнцедаром» – дешевым крепленым вином, очень популярным в ту пору у советского народа. Притащив целую авоську «огнетушителей» по 0,7 литра каждый, курсант вместе с новыми друзьями принялся их опустошать и к моменту отъезда из «дурдома» набрался так, что его пришлось выносить на руках. Благодарные собутыльники провожали его мутными, но добрыми взглядами.

На следующий день бедолагу вывели перед строем еще абитуриентов и уже курсантов и в назидание им всем, торжественно, как смертный приговор во времена Средневековья, зачитали приказ начальника училища об отчислении. Уверенные руки командира роты умело и картинно, как руки палача, накидывающие на шею петлю, сорвали свежепришитые, голубые с золотой канвой и черной окаемкой погоны. Настоящие, искренние слезы катились из печальных глаз несостоявшегося пилота. Молча мы проводили скорбно удаляющуюся фигуру вчера еще счастливого парня. Это была первая, но далеко не последняя наша потеря, случившаяся из-за нарушения правил воинской

дисциплины.

Потом в ближайшем колхозе мы убирали поспевающие помидоры. Работали до обеда, после чего заслуженно дрыхли и набирались сил для вечерних посиделок с местной молодежью. Кормили нас по-домашнему, вкусно и щедро. Блаженно засыпали мы под черным, полным ярких звезд южным небом, с удовольствием вдыхая прохладный воздух. За две недели такого «курорта» щеки многих «курсачей» округлились и приобрели здоровый деревенский румянец. Крепко помня урок, преподанный нам недавно в сумасшедшем доме, спиртным мы не злоупотребляли и вернулись в стены училища в полном здравии и в полном составе.

На летный факультет был недобор: медики «зарезали» основную массу абитуриентов. Прошедшим ВЛК, но получившим на экзаменах «неуды», предложили пересдачу. Многие этим воспользовались и благополучно стали курсантами. В наше классное отделение попал один из таких пересдавших – Стас Сарогян. Про него тут же сочинили стишок:

– Самый мудрый из армян – это Стасик Сарогян.

Забегая вперед, надо сказать, что мудрый-то он мудрый, но как начал пересдавать – так и не остановился. Умудряясь в каждую сессию получать по всем предметам двойки, Стас ни разу не ездил на каникулы и в отпуск – пересдавал. Промучился так полтора года и был отчислен перед самыми полетами.

«Мальчик, я тебя вижу!»

В стенах родного училища нас ждал курс молодого бойца, или, как его сокращенно называют, КМБ. Командир курсантского батальона, командиры рот и командиры взводов должны были в течение месяца сделать из семнадцатилетних мальчишек не летчиков, но солдат. Отводилось на это ежедневно по восемь часов плановых занятий и четыре часа «самоподготовки».

В шесть утра с секундомером в руках в казарме появлялся один из командиров:

– Подъем!

И мы, как это иногда показывают в кино, дружно вскакиваем, надеваем свое «хабэ», мотаем портянки, натягиваем сапоги. Венец всему – ремень и пилотка. Пуговицы должны быть застегнуты, портянки намотаны правильно, ремень туго затянут, а его бляха – находиться на предпоследней снизу пуговице. Пилотка молодцевато чуть наклонена вправо, ее передний край – ровнехонько на два пальца выше линии бровей.

Кося глазом на секундомер, командир придирчиво

оглядывает строй.

– Отбой!

И все повторяется в обратном порядке: пилотка, ремень, сапоги, портянки, обмундирование… Мы лихорадочно сбрасываем все это с себя, складываем так, как прописано в Уставе, и ныряем в еще не остывшие постели. И – опять все сначала. Покорив сорокасекундные рамки норматива, стали оттачивать мастерство по одеванию и раздеванию самих себя. Число тренировок с каждым днем стало убывать.

Мы быстро поняли, что от нас просто так не отстанут, и в короткие сроки постигли несложные армейские премудрости. Весь день был расписан по минутам. Не надо было думать, что делать и как. Всё за нас знали младшие командиры.

Их из нашей среды выявил месяц муштры. В основном это были курсанты, имевшие опыт срочной службы. Став сержантами и вкусив сладость хоть маленькой, но власти, кое-кто из них стал откровенно измываться над своими сотоварищами.

Черноморец Вася Капуста, без малого четыре года отдавший срочной службе, пытался выклянчить у командира роты командирскую должность:

– Товарищ майор, дайте мне отделение, и я сделаю из них людей.

Но опытный Николай Николаевич, помня недавнюю мандатную комиссию, справедливо решил, что делать из нас людей будут другие. И «старый морской волк», как Вася любил себя называть, наравне с нами ходил в наряды, чистил картошку и натирал полы.

Надо отдать должное нашим офицерам-воспитателям, они каким-то образом вычисляли новоявленных солдафонов и старались не допускать к такой желанной для них власти. В учебный год мы вступили с принципиальными, но справедливыми младшими командирами, пользующимися авторитетом в курсантской среде. Несколько «козлов», правда, осталось, но их спесь постепенно угасала, а уж после начала полетов кое-кто вообще ходил, как побитая собака.

Но это будет потом, а сейчас нас испытывали на прочность плац и неистовая старательность младших командиров, готовых хоть сутками гонять нас по этому плацу. Несколько раз в неделю строевые занятия проводил сам командир батальона курсантов летного факультета, подполковник Владимир Петрович Смолин. Строевик до мозга костей, он лично демонстрировал все приемы, да так, что ему позавидовал бы любой офицер Кремлевского полка. Невысокий, но ладно скроенный, Смолин до того молодцевато гарцевал по плацу, что иногда при поворотах

фуражка его по инерции разворачивалась на сто восемьдесят градусов. За плотное телосложение, круглое лицо с полными щеками и маленькими глазками он получил не совсем лестные клички «Свинья» и «Поросенок». Прозвища с удивительной легкостью к нему прилипли. Стоило подполковнику появиться в местах обитания курсантов, как мимолетно разносилось:

– Свинья идет!

– Атас! Поросенок!

Предупреждение было всегда кстати, потому что он и от нас требовал такого же трепетного отношения к Уставам и строевой выучке. Это был один из тех офицеров, который мог найти у черенка лопаты двадцать недостатков. Не дай Бог, если попадешься ему один на один. Остановив курсанта, он обычно начинал с того, как отдано воинское приветствие. Переходить на строевой шаг с поворотом головы надо было не больше и не меньше чем за шесть шагов. Рука выше локтя должна быть строго параллельна земной поверхности. Если тебе удавалось четко отдать приветствие, Смолин придирался к внешнему виду. Я не помню, например, ни одного из нас, кто, на его взгляд, затягивал бы ремень по требованиям Устава: ты должен был ощущать его позвоночником даже со стороны живота!

Сам Смолин отдавал воинское приветствие офицерам, равным и выше по званию, строго как положено – за шесть шагов до предполагаемой встречи переходил на строевой шаг «с ритмом сто двадцать шагов в минуту, с подъемом ноги не менее тридцати сантиметров, одновременно с этим прикладывая руку к козырьку и резко поворачивая голову в сторону предмета приветствия». Основная масса офицеров училища всю службу провела в авиации и приходила от подобного в состояние ступора, особенно когда это случалось впервые. Младших по званию офицеров Владимир Петрович заставлял так же приветствовать его, а если те игнорировали, рапортом докладывал начальнику училища о вопиющем нарушении субординации. Подполковники с ужасом ждали, когда Смолин получит повышение: ведь он и их тогда заставит приветствовать его таким способом!

На занятиях Смолин «издевался» над нами профессионально. Несколько часов кряду под дробь барабана мы сапогами утрамбовывали асфальт громадного плаца, стирая в кровь не привыкшие к таким нагрузкам ноги. Показав строевой прием, комбат обычно поднимался на трибуну и с ее высоты, как ястреб на охоте, внимательно следил за нашими движениями. От него не ускользала и самая малейшая ошибка.

В добром расположении духа обычно он выкрикивал оттуда:

– Мальчик, я тебя вижу!

– Мальчик, почему нет отмашки рук? Мальчик, я тебя вижу!

– Мальчик, почему не тянешь носок? Мальчик я тебя вижу!

Такое обращение имело важное психологическое значение. Мы ведь не могли видеть, куда смотрит комбат, и каждый считал именно себя тем самым «мальчиком», поневоле стараясь и руками махать, и носок тянуть.

Иногда он выводил наиболее неспособных перед строем и заставлял выполнять те или иные приемы. Неловкость товарища почему-то вызывала у толпы злорадный смех и чувство собственного превосходства. В тот момент мало кто думал, что на месте неумехи-курсанта он сам выглядел бы не лучшим образом. «Лестные» прозвища, вылетавшие из уст Смолина – от «беременной барышни» до «беременного ишака» – усиливали воспитательный эффект и подогревали курсантский гогот. Поэтому многие, испытав однажды такое «внимание» комбата к их персоне, люто его ненавидели.

Его неукоснительная преданность Уставу породила массу училищных анекдотов и легенд. Так, например, рассказывали, что однажды, будучи дежурным по училищу, Владимир Петрович не пропустил на территорию свою жену, которая спешила в военторг. Остановив ее на КПП, он строго потребовал:

– Гражданка, предъявите пропуск!

– С ума сошел! Володя, ты что, меня не узнаешь?

– Гражданка, прекратите посторонние разговоры и предъявите пропуск!

– Володя, соседка сказала, в продуктовый колбасу завезли, а я пропуск забыла!

– Гражданка, покиньте служебное помещение!

В другой раз, когда сын, курсант-первокурсник, прибежал в самоволку похлебать домашней пищи, отец-служака посадил его в машину и сам отвез на гарнизонную гауптвахту.

Вот таким был наш командир батальона.

БАМАГА, КОЛИК… «Терпи! Скоро все закончится!»

К заместителю командира батальона по политической части, майору Голованевскому, крепко прилипо прозвище «Бамага». К месту и не к месту он вклинивал в свою речь это свое любимое словечко-паразит «бамага»:

– К нам в училище пришла «бамага»,

– Вот сейчас я вам зачитаю «бамагу»,

– Согласно «бамаге» увольнения запрещены.

Курсанты всегда ждали «Бамагу», и когда она таки возникала, дружно веселились. А так как с чувством юмора у замполита была

напряженка, а истинную причину смеха никто ему объяснить не смел, майор воображал, что это дань его остроумию. Довольная улыбка растекалась на его лице. «Бамага» как тень ходил за комбатом, не скрывая своего восхищения его командирскими талантами и выправкой. Впоследствии, надо сказать, он сломал личную жизнь не одного выпускника, путем шантажа заставляя жениться на обманутой, с его точки зрения, мимолетной подруге: обещал послать «бамагу» к месту службы новоиспеченного лейтенанта.

Зато уж командир роты, майор Николай Николаевич Коломийцев, обладал редчайшим природным чувством юмора. Мы искренне смеялись при его комментариях и разборах. На его беззлобные шутки никто не обижался, и кличка у него была ему подстать уважительная, немного колкая, но теплая: «Колик».

Был у нас и командир взвода, литовец, капитан Узневичус, отличавшийся явно садистскими наклонностями. Он обычно выбирал во взводе себе две – три жертвы и с завидной постоянностью над ними измывался. Худому и длинному как жердь, к нему устойчиво прилипли клички «Геббельс», «Мессершмит», «Фашист» и «Э-панимаешь». Последней он был обязан благодаря слову-паразиту, выговариваемому со специфическим литовским акцентом. Среди жертв этого ярого «литовского националиста» оказался и я. Не знаю уж, чем я ему «понравился», возможно, длинной, не складной фигурой, возможно худобой, но ко мне он цеплялся по всякому поводу и без повода. Редко проходила неделя, чтобы я не получил наряда вне очереди или не лишился очередного увольнения в город. Так, кстати, было и с предшествующими курсами. Из уст в уста передавалось последующим поколениям, что ни один выпуск не проходил без бития «морды» ненавистному офицеру. Но наиболее изящно и коварно отомстил за измывательства лейтенант Смолин, однофамилец нашего комбата. Прибыв в очередной отпуск, он в городе случайно встретил Узневичуса. Сделав вид, что несказанно обрадовался такой неожиданной и «приятной» встрече, пригласил его отпраздновать это дело в ресторане. На халяву, как говориться и уксус сладкий, и капитан с удовольствием согласился. Заказав шикарный стол, и хорошо выпив, лейтенант, видимо обуреваемый нахлынувшими воспоминаниями, под предлогом сходить в туалет, ушел и не вернулся. Узевичус, прождав минут двадцать, и почувствовав неладное, решил потихонечку ретироваться. Но не тут-то было, бдительный официант, тоже обратил внимание на ерзающего в одиночестве капитана. Преградив ему, путь на выход, он предложил сначала рассчитаться. Так как у доверчивого офицера

денег с собой не было, то пришлось оставить в залог часы и удостоверение личности офицера. Так мстил народ за «отеческую» заботу своему командиру – наставнику. Только на четвертом курсе, когда мы после летной практики приехали сдавать Государственные экзамены, Узневичус переменил свои отношения к своим бывшим жертвам, на откровенно подхалимские и заискивающие. Но и с нашим курсом ему не повезло, «морду» ему начистили и в этот раз. Не нарушать же заложенную не нами традицию, правда, я в этом не участвовал.

Тренировки, строевые занятия, зубрежка уставов изматывали так, что к отбою, из последних сил подшив подворотнички и надраив сапоги, мы падали в свои армейские кровати как убитые. К тому же нас стали привлекать к работам на кухне. Раз в неделю мы всем отделением шли чистить картошку. Если картофелечистка была исправна, нам оставалось только вырезать «глазки», и к полуночи мы обычно управлялись. Если же машина ломалась, то картошку приходилось чистить вручную, и мы освобождались часам к пяти утра. Всю ночь работать в сыром холодном помещении, с мокрыми бетонными полами, с отвратительными запахами солдатской столовки было занятием не из приятных. Это, к тому же, не считались нарядом, и никакого отдыха нам не полагалось. Забывшись на час, мы вскакивали по ненавистной команде «Подъем!», и начинались муки очередного дня курса молодого бойца – КМБ. Для всех, и для меня в том числе, это было тяжким испытанием, но я постоянно твердил себе:

– Терпи! Скоро все закончится!

И терпел. Несколько «маменькиных сыночков» не выдержали и написали рапорта на уход из училища. Так как присяга еще не была принята, их отчислили без проблем.

«Пошел!»

Прекрасной разрядкой серых будней КМБ стали для нас прыжки с парашютом. В середине сентября стояла прекрасная теплая осенняя погода.

Два дня мы усиленно изучаем устройство парашюта и теорию прыжка. Еще один день тренируемся в парашютном городке. Бесконечное множество раз взбираясь в кусок вырезанного фюзеляжа Ан-2 и прыгая в дверной проем, отрабатываем правильное отделение от самолета. Столько же раз поднимаясь по ступенькам многоуровневого металлического сооружения и прыгая с высоты двух метров, отрабатываем приземление. Наконец пройдены и всякие нештатные ситуации: перехлест

строп, неоткрытие купола основного парашюта, приземление на лес и на крышу дома, приводнение и тому подобное…

– Готовы?

– Готовы! – хором отвечаем мы, измученные дотошными офицерами кафедры парашютно-десантной подготовки.

На следующий день, ранним утром, нас привезли на аэродром. Бодрила утренняя прохлада, приятно щекотало нервы предчувствие чего-то необычного. Никакого страха не было и в помине. И вот, на «пристрелку» поднимается Ан-2.

Монотонно урча тысячесильным двигателем, он набирает высоту восемьсот метров и выбрасывает многострадального «Ивана Ивановича». Обмякшее тело вечного, непогибающего парашютиста относит на край летного поля. Учтя поправку на ветер, Ан делает второй заход с набором высоты, и от него отделяются едва видимые точки: это спортсмены-парашютисты совершают затяжной прыжок. Во время падения они выполняют акробатические трюки. За чистотой трюков пристально наблюдает в громадный морской бинокль тренер, умудряясь при этом делать какие-то пометки на белом поле пластикового планшета. На высоте метров пятьсот-шестьсот небо становится празднично нарядным от раскрывшихся разноцветных куполов. Спортсмены, то натягивая, то отпуская клеванты, стараются приземлиться точно в центр креста из белых полотнищ.

Наконец и нам дан последний инструктаж. Звучит команда:

– Надеть парашюты!

Натягиваем громадные ранцы безотказных десантных парашютов ПД-47. Пропускаем между ног обхваты, собираем лямки в замок, туго затягиваем их свободные концы, подсоединяем запасные парашюты. Опытные инструктора внимательно нас осматривают, для верности проверяя ладонью результаты наших действий. Мягкий хлопок по спине означает, что все нормально.

В ожидании посадки в самолет располагаемся и рассаживаемся, по примеру опытного парашютиста, на площадке поросшей травой. Откинувшись, как на спинку стула, на ранец парашюта и положив руки на «запаску», блаженно вытягиваем ноги и вдыхаем запах утренней травы.

Наконец-то нас приглашают в самолет. И вот мы в салоне. Ощущая копчиком край жесткого металлического сиденья, как нахохлившиеся от холода воробьи, устраиваемся вдоль левого и правого борта. Самолет выруливает на старт и после короткого разбега отрывается от земли. В иллюминаторе видно, как стебли травы сливаются в одну сплошную зеленую массу.

На высоте сто метров инструктор подсоединяет карабины

наших парашютов к тросу, для проверки дает нам фал, идущий от карабина, в руку и дергает его. Неподсоединение карабина однозначно приведет к нераскрытию купола основного парашюта, так как фал стягивает его чехол и никакая другая, даже «нечистая сила» не стащит его. Такие случаи уже были, и не раз, при этом единственным шансом на спасение остается «запаска», воспользоваться которой «перворазники» (впервые выполняющие парашютные прыжки) не всегда могут. Подсоединив карабин своего парашюта, инструктор открывает дверь, и в салон, вместе с мощным гулом работающего на максимальном режиме двигателя, врывается резкая струя прохладного воздуха. Сквозь дверной проем видим голубое небо и проплывающую внизу землю – лоскуты полей и жирные линии зеленых лесополос, освещаемые только что взошедшим солнцем.

Набрав высоту восемьсот метров, самолет выходит на «боевой курс». Я осматриваю салон самолета, наблюдаю за реакцией своих однокурсников. Все сидят в той же позе нахохлившихся воробьев, серьезные и сосредоточенные, но не подающие вида, что происходит что-то сверхъестественное и страшное. Не знаю, какие ощущения были у моих сотоварищей, лично у меня страха, как такового не было. Я получал громадное удовольствие от прохладных вихрей, гуляющих внутри самолета и от рёва двигателя, вида из иллюминатора и распахнутой двери, и от мысли, что совсем скоро мне предстоит шагнуть в этот дверной проем. И только где-то далеко-далеко таилась маленькая подленькая мыслишка, а вдруг на самом краю мне не хватит решимости сделать этот шаг. Короткий, противный рёв сирены и яркий желтый свет лампочки над дверью пилотов вывел меня из задумчивого состояния. Это команда «Приготовиться». Выпускающий жестом приглашает первую двойку на выход. Они подходят к двери, сгорбившись ждут команды на прыжок. Выпускающий, держась одной рукой за поручень и высунувшись почти полностью из двери, другой рукой уточняет пилоту направление перед выброской. Затем его рука делает жест, похожий на тот, каким требуют от гладиатора «казнить». Резко снижаются обороты двигателя, и загорается зеленый сигнал, надрывно и протяжно ревет сирена. Первая двойка обреченно, но бесстрашно шагает за борт самолета. Выпускающий ловким, отработанным движением затаскивает в салон чехлы парашютов и взглядом отслеживает спуск только что выброшенных ребят. Взревает двигатель, загорается красный сигнал – это чтобы «сдуру» никого не выбросили, самолет разворачивается на повторный заход, и все повторяется.

Вот и моя очередь. Совершенно не испытывая страха,

сгорбленный в три погибели подхожу к дверному проему и жду команды. Ревет сирена, это значит:

– Пошел!

По легкому толчку выпускающего понимаю, что пора, стараюсь все делать как учили, шагаю навстречу земле. «Лечь на поток» не получилось. Несколько раз перевернувшись, успевая разглядеть удаляющийся зеленый фюзеляж АН-второго, ощущаю легкое встряхивание и оказываюсь под куполом парашюта. Глянув вверх, с тревогой замечаю, что стропы скручены в несколько витков, но в то же мгновение они начинают раскручиваться вместе со мной, и я с облегчением понимаю, что парашют раскрылся по штатной схеме. Поражает наступившая тишина и чистейший воздух. Внизу живописнейшая картина нашей матушки Земли, которую можно увидеть только с высоты. Меня охватывает эйфория и восторг, гордость за самого себя, совершившего такой «героический» поступок. Резкий спад психологического напряжения, чистейший и приятно прохладный утренний воздух порождают неописуемое чувство блаженства. Слабый шелест купола и строп парашюта кажется прекрасной музыкой. Хочется, чтобы все это продолжалось как можно дольше.

– Господи, как хорошо! – невольно проносится у меня в голове, наверное, последствия моего религиозного детства.

– …Стань на малый! – возвращает меня к действительности, «глас Божий», пришедший ни сверху, а снизу.

Очнувшись и оглядевшись, понимаю: команда относится ко мне. Очарованный спуском, я напрочь забыл, что впереди самое главное – приземление. Меня несло, куда Бог послал, а послал он меня совсем не туда, куда надо, и несло меня прочь от летного поля. Натягиваю клеванту с правой стороны. Купол парашюта как бы нехотя, плавно развернулся на сто восемьдесят градусов. Летное поле с белым крестом площадки точного приземления стало возвращаться под ноги.

– Так и иди! – одобрительно донеслось снизу.

Метрах в ста от себя на той же высоте вижу Ваську Подкорытова. Я окликнул его, и он тоже узнал меня, мы перекинулись восторженными междометиями. Земля стала стремительно приближаться. Жесткое, но вполне терпимое приземление. Удержаться на ногах не удалось, и я завалился на бок. Неподалеку сияет круглая и счастливая рожа Васьки. Смотав «косичкой» стропы и взяв в охапки купола парашютов, мы радостные побрели к месту сбора.

Через час я прыгнул снова и на этот раз очень удачно «лег на поток». Эйфория немного притупилась, но счастью не было предела. Вот он первый, реальный шаг в небо. Любовь к прыжкам

у меня осталась на все время, пока врачи не выдали запрет. В авиации есть такой парадокс, к полетам ты можешь быть годен без ограничений, а вот прыгать могут и запретить. Но со мной это произойдет через много лет службы, и к тому времени я успею «напрыгать» полторы сотни прыжков, очень даже немало для строевого летчика полка…

За партой

«Война – это прекрасно!»

Муки КМБ позади. Выучив строевые приемы на месте и в движении, одиночно и в строю, под оркестр и без него, с оружием и без оного, мы закончили курс молодого бойца и на центральной площади города торжественно приняли присягу на верность Родине – Союзу Советских Социалистических Республик.

Началась настоящая учеба.

Мне запомнился первый урок. Это была математика. В аудиторию входит стройная симпатичная молодая женщина – преподаватель Нина Сергеевна Кархина. Командир отделения Саня Камчатный дает команду:

– Встать! Смирно!

Но, заглядевшись на красивую математичку, мы как-то и мысли не допускаем о положенном щелканье каблуками и несколько вальяжно отрываем свои задницы от стульев. И вдруг из прекрасных женских уст звучит короткий как выстрел металлический приказ:

– Отставить!

Разочарованные и обмякшие мы дружно падаем на стулья.

После повторной команды вскакиваем, как положено, вытягиваемся в струнку и пожираем глазами «солдафона» в юбке. Впоследствии оказалось, что строгость нашей преподавательницы была напускной. Она искренне любила и уважала курсантов, была прекрасным учителем и чутким человеком.

В ускоренном темпе в течение первого семестра мы прошли минимальный курс общих предметов для высшего учебного заведения. Второй и третий семестры были гораздо интереснее, так как тут уже в основном изучались авиационные науки, и все было пропитано духом предстоящих полетов. С большим интересом и желанием я постигал аэродинамику, термогазодинамику, теорию реактивных двигателей, самолетовождение, метеорологию и тактику.

Нам особенно нравилось, когда педагоги неформально преподавали свой предмет, а приводили примеры из собственной службы и летной жизни. Так, от метеоролога мы узнали, что в Великую Отечественную орденом Ленина был награжден один-единственный синоптик. Перед началом важной стратегической операции его вызвали в Ставку доложить прогноз погоды. Предупредили: в случае, если прогноз оправдается, его ждет награда, если нет – расстрел. Прогноз оказался удачным.

Преподаватель самолетовождения очень интересно

рассказывал, как они обучали летчиков в Китае. Приступив к полетам на Ту-16, китайские пилоты почему-то очень часто в воздухе теряли сознание. Наши инструктора начали искать причину. Она оказалась банальной. Китайское руководство решило, что летчик сидит себе в кабине и получает от этого моральное удовлетворение, а вот наземный состав и в жару и в стужу готовит технику к полетам, затрачивая много физических сил. Поэтому рацион пилотов составлял только рис, а технарям полагалось и мясо. Конечно, доложили об этом высокому начальству, навели порядок. После усиленного питания летчиков голодные обмороки прекратились. Наверное, до сих пор эти летчики благодарят наших инструкторов за летную пайку.

Но больше всего нам нравилось слушать байки преподавателя кафедры тактики Героя Советского Союза полковника Глотова. Свою Звезду он получил почти в нашем возрасте, и самые лучшие воспоминания его были связаны с войной. Ему нравилось, когда курсанты уговаривали его рассказать какой-нибудь эпизод из фронтовой жизни. Сделав паузу, как будто решая, стоит ли поддаваться на уговоры, он, не торопливо мечтательно произносил:

– Война – это прекрасно!

И начинал рассказывать.

Окончив в девятнадцать лет летную школу по ускоренной программе, то есть, едва научившись взлетать и садиться, он попал на фронт. Тут, кстати, хотелось бы заметить вот что. Наше государство всегда отличалось величайшим «гуманизмом» в отношении своих граждан, и человеческая жизнь для него никогда ничего не стоила. Тысячи недоученных пилотов сжигались в гигантской военной топке. Немцы даже в самое трудное для них время посылали на фронт летчиков с налетом не менее трехсот часов. Советские же пилоты оказывались на передовой, получив около пятнадцати часов налета, ничего толком не умея. Как правило, большая их часть погибала в первом же воздушном бою.

А первый воздушный бой нашего будущего Героя был таким. Перед вылетом ведущий поставил перед ним задачу: во что бы то ни стало удержаться в строю и не потерять его. Опытный командир, понимая состояние юнца, говорил ему:

– Не надо никого искать, не надо прицеливаться и стрелять! Держись в строю, чтобы я ни делал. Удержишься – выживешь, не удержишься – собъют как куропатку.

Когда начался воздушный бой, молодой пилот какое-то время пытался держаться в строю, но куда там. Так все завертелось и закружилось, что он в какой-то момент потерял ведущего.

Попав в невероятную круговерть, шестым чувством понимая, что по прямой лететь нельзя, молодой летчик начал таскать свой летательный аппарат во всех плоскостях. Вокруг мелькали силуэты самолетов, кто свой, кто чужой – он не сознавал. И вдруг прямо перед его носом появился громадный транспортник со свастикой на фюзеляже и крыльях. Глотов, не помня как, нажал на гашетку и в упор выпустил в него длинной очередью весь боезапас. Подбитый самолет вспыхнул громадным факелом и, перевернувшись через крыло, исчез из поля зрения. Не запомнил, как закончился бой, и как отыскал свой аэродром, и как приземлился. А там его уже ждала машина, присланная Командующим Фронтом, который случайно наблюдал за воздушным боем и видел, как был сбит военно-транспортный «Юнкерс». Глотов об этом, естественно, не знал. После вопроса командующего:

– Что же ты натворил, сынок? – он подумал, что его сейчас поведут на расстрел. А тот повез перепуганного лейтенанта к обломкам догорающего «Юнкерса».

– Приезжаем мы туда, а там сорок жареных генералов! И все в крестах! И все в крестах! – с удовольствием вспоминал пятидесятилетний полковник.

Растроганный Командующий обнял юного Героя и тут же у дымящихся обломков повергнутого врага вручил ему орден Красного Знамени. После этого боя молодой летчик почувствовал в себе уверенность и в короткий срок насшибал больше двух десятков немецких самолетов.

Для него война был действительно прекрасным временем. Летчики не сидели в окопах и не ползали на брюхе под пулеметными очередями. Спали в теплых землянках, заслуженно пользовались расположением женщин, питались по летной норме с шоколадом и черной икрой. Многие фронтовики рассказывали, что во время войны пилотов кормили гораздо лучше, чем в мирное время. Дело в том, что начпроды и прочие тыловики боялись пилотов гораздо больше, чем военного трибунала. Не единожды они были жертвами скорых на суд и расправу, увешанных орденами асов. Потому норма летного довольствия соблюдалась неукоснительно. Так-то так, да уцелел из них только едва ли каждый десятый…

Конечно, если сбиваешь только ты, а тебя – нет, если ты здоров и молод, окружен славой и женским вниманием, потери друзей омрачают жизнь, но все равно она кажется прекрасной.

Много интересного рассказывал нам Герой Великой страны, еще больше бы, думаю, он рассказал сейчас, когда сняты многие шоры с отображения нашей Истории. Но и тогда, впервые, он нам

намекнул, что больше всех сбили самолетов не наши официально прославленные – честь им и хвала – асы Кожедуб и Покрышкин. Был, оказывается, такой летчик-испытатель, который сбил самолетов больше, чем два трижды Героя вместе взятые. Но об этом нет достоверной информации и поныне. Говорят, сбил его прославленный немецкий ас Эрих Хартманн, и когда тот приземлился на вражеской территории, «вывез» его на своем истребителе из-под обстрела немецкой пехоты, и якобы сам Сталин не смог ему этого простить. А кто-то говорит, что был он в плену, и компетентные органы тоже ему этого не простили. Наверное, военные историки когда-нибудь во всем разберутся, если остались хоть какие-то архивные следы. К слову сказать, что Эрих Хартманн был и остается самым результативным летчиком-истребителем в мире, на его счету 352 сбитых самолета, в том числе 345 побед над советскими самолетами. Но в то время нам эту «горькую» правду никто не говорил. Можно долго рассуждать об эффективности немецких и наших пилотов, к сожалению, выводы будут не в нашу пользу.

Тренажеры

В конце первого курса, перед самым отпуском, в нашем отделении произошло ЧП. При сдаче зачетов по физической подготовке получил серьезную травму Валера Карапетян. Был он чемпионом училища по лопингу. Лопинг – это такой специальный снаряд для тренировки вестибулярного аппарата. Своего рода качель, которая может вращаться в двух плоскостях. Не выдержали и оборвались страховочные ремни, которыми были привязаны руки Валеры к поручням лопинга. На большой скорости он попал под ножные опоры и поломал позвоночник. У него был первый разряд по гимнастике, он был чрезвычайно гибким, наверное, это и спасло его от гибели. Любой другой на его месте вряд ли вынес бы такое.

Его старший брат-погодок Мартин Карапетян учился на курс старше, успешно окончил училище, стал впоследствии заместителем начальника центра переучивания и подготовки летного состава авиации войск ПВО, Заслуженным военным летчиком России, был одним из немногих пилотов Советского Союза, летавших на дозаправку в воздухе на самолетах Су-27 и МиГ-31. Несомненно, и Валерий достиг бы не меньших успехов, если бы закончил училище.

А у нас к спортивным снарядам вскоре прибавились тренажеры. На втором курсе начались занятия на тренажере самолета Л-29. Для меня это было безумно интересно, и я с удовольствием при любой возможности «летал» за себя и за того парня. Благо, этим пренебрегали многие курсанты. Они, ссылаясь на опытных летчиков, считали, что от тренажеров один только вред. Конечно, тренажеры не давали полной иллюзии полета, но они приучали быстро ориентироваться в кабине, позволяли отрабатывать приборный полет, испытывать себя в кое-каких нештатных ситуациях, а тренажер Л-29 для своего времени был, возможно, самым совершенным.

Командование училища очень серьезно относилось к тренажной подготовке. Тренажеры всегда были исправны и хорошо отрегулированы. Инструкторами работали бывшие пилоты, имеющие большой летный опыт и обладавшие прекрасными методическими навыками. Они чувствовали, кто действительно одержим полетами, и очень доброжелательно к ним относились. Помню, как однажды после очередного «полета» инструктор сказал:

– Из тебя выйдет хороший летчик!

У меня после этих слов будто крылья выросли.

Но лучше всего полеты на тренажере получались у Коли Неснова. Местный парень, он имел в родственниках кого-то из работников тренажера и беспрепятственно мог «летать» сколько угодно и когда угодно. И даром такую возможность не терял. В конце концов, Коля превзошел своих учителей-инструкторов и «летал» так, что даже они восхищались его мастерством. Я несколько раз наблюдал за ним, и ни до, ни после за всю свою жизнь в профессии не видел, чтобы кто-то так «летал» на имитаторе. Все элементы пилотажа у него были по нулям, то есть без малейших отклонений. Впоследствии Николай единственный из нашего выпуска стал летчиком-испытателем.

Но как бы хорошо ни получались у нас «полеты» на тренажере, все равно мы понимали, что реальный полет гораздо интереснее. Не зря ведь говорят, что заветная мечта курсантов на первом курсе – полеты, на втором – полеты на боевом самолете, ну а на третьем и четвертом – лейтенантские погоны и боевой полк.

«Высушил майорки?»

Для большинства моих товарищей по училищу, да и для меня тоже, пожалуй, самым трудным было совмещение самой учебы и армейского быта. Ограничение свободы, жесткий распорядок дня, несение внутренней службы… Все, кто не смог совмещать учебу со службой, училище покидали. Серьезных нарушений воинской дисциплины на нашем курсе я не припомню. Вот, разве, Лапин, в просторечье Лапа, этим отличился. Но о нем чуть позже. Мелких же нарушений в виде неподшитого подворотничка, плохо вычищенных сапог, пятиминутного опоздания из увольнения или сна в наряде, конечно, хватало.

Кстати сказать, нормальный курсант мог спать всегда, везде и в любой позе. Мой друг Толик Голушко однажды, дежуря по роте, решил «прикорнуть» в ротной сушилке, основное предназначение которой – сушить наши сапоги и портянки. Температура там поддерживалась не менее шестидесяти градусов по Цельсию. Пропитанная за долгие годы «ароматом» курсантских сапог и портянок, у меня она вызывала просто-таки рвотный рефлекс. Но Толик был не столь щепетилен и, бросив на пол пару матрасов, с удовольствием отошел ко сну. В будний учебный день в казарме никого, кроме наряда, не было. Офицеры через полтора года нашего обучения, когда уже все шло по хорошо отлаженной системе, излишним вниманием казарму не баловали, но в тот раз, как на грех, ее посетил ротный командир. Дневальный, как и положено, был «на тумбочке» и бойко доложил, что за время дежурства ничего не произошло. На вопрос ротного: «Где дежурный?» – он неопределенно пожал плечами.

Зная нас как облупленных, Николай Николаевич справедливо предположил, что Голушко где-то дрыхнет. На то он и командир роты, чтобы знать все любимые места «курсачей». Обойдя все закоулки и не найдя курсанта, заглянул в сушилку. Устав от непосильного армейского быта, и обомлев от жары, курсант забылся мертвецким сном, однако тихое посапывание говорило о том, что он скорее живой, чем мертвый. Николай Николаевич впервые за долгую службу обнаружил курсанта спящим в таком месте.

– Курсант Голушко!

Тот командирского голоса не услышал и продолжал спать сном праведника. Ротный стал его тормошить. Толик мычал, мотал головой и никак не хотел пробуждаться. Ротный приказал принести ведро воды. И только после того как его окатили,

Галушкин вскочил и, глядя безумными глазами на майора, приложив к «пустой» голове руку, скороговоркой отрапортовал:

– Товарищ Портянкин, дежурный по роте курсант Голушко, майорки сушу!

– Ну и как? Высушил майорки? – в тон ему спросил невозмутимый ротный.

– Так точно, высушил! – отчеканил курсант, еще не поняв белиберды, которую нес.

– А по-моему, тебе их придется досушивать на гауптвахте.

– Так точно! – с готовностью ответил курсант, до которого наконец-то дошел смысл происходящего.

Ротный на вечернем построении рассказывал нам о случившемся так, что все покатывались со смеху. С тех пор каждый курсант при встрече с Толиком считал своим долгом спросить:

– Ну, как майорки, высохли?

Беззлобный Голушко не обижался.

А ротный Толика простил. Правда, дежурным по роте ставить запретил.

Он вообще предпочитал не выносить сор из избы, то есть из казармы. Так было и в истории с сержантом Крыжановским. Все младшие командиры у нас были нормальные, злобствовал только этот старшина роты. Круглый двоечник, он ничуть не испытывал, однако, комплекса неполноценности. С пристрастием следил за распорядком дня, за формой одежды, ни на секунду не давая нам расслабиться. Ничто не ускользало от его въедливого фельдфебельского взгляда. Зато и был же он отомщен! Однажды, проснувшись, как положено младшему командиру, за десять минут до подъема и сунув ногу в сапог, сержант с омерзением обнаружил, что тот наполнен свежей мочой. Командир роты провел свое расследование и высчитал остроумца. Им оказался курсант Завалей, хотя я предполагаю, что даже такой незаурядной личности, как Завалей, «надуть» больше двух литров в сапог не под силу. Но он, молодец, всю ответственность взял на себя. Дело закончилось «тихим» разбирательством в роте. А Крыжановский, по-моему, призадумался, почему же ему «надули» полный сапог.

Госпиталь

В конце третьего семестра, перед самыми полетами, я чуть было не лишился не то что профессии, но и самой жизни. У меня начались резкие боли в животе. Наступала экзаменационная сессия, пропускать подготовку не хотелось, и я, превозмогая боль, ходил на занятия. Когда терпеть стало невмоготу, я под прикрытием младших командиров решил отлежаться. Прошло три дня, а мне все хуже и хуже. Обращаться к врачам я категорически отказывался, опасаясь, что спишут. Мы это уже не раз «проходили»: стоит обратиться с пустяковой жалобой на пустяковый недуг, как вмиг окажешься в госпитале, а оттуда редко кто возвращался несписанным.

В конце третьего дня, когда товарищи поняли, что я стал бредить, они, невзирая на мои мольбы, повели меня в санчасть, вернее, поволокли – ноги передвигать я был не в состоянии. Дежурный врач быстро и точно диагностировал банальный аппендицит и на санитарной машине отправил меня в гарнизонный госпиталь. В два часа ночи хирурга в госпитале не оказалось, за ним послали машину и, как я понял, вытащили из-за стола. Довольно крупного размера мужик, с толстыми пальцами и рыжими на них волосами, громко возмущался на нашем русском, матерном языке, свирепо и с презрением смотрел на свою жертву, то бишь на меня, немигающими глазами, с такими же рыжими ресницами.

– Ну, что «покойничек», приступим! Не бойся, я тебя не больно зарежу! Будешь знать, как хороших людей из-за стола вытаскивать! – при этом, ничуть не стесняясь присутствующих женщин-медсестер, он так виртуозно матерился, что ему позавидовал бы самый фартовый одесский грузчик.

Свежий перегарчик почувствовал даже я, несмотря на его марлевую повязку, и мое состояние души и тела. А состояние тела было таково, что из него вот-вот могла выскользнуть душа. Поэтому, все угрозы я воспринимал с величайшим спокойствием, божественным послушанием и покорностью, и почти библейским покаянием. В моем состоянии, мне было совершенно наплевать, как меня зарежут, скорее бы уж. Видя, что его слова не доходят до моих ушей, доктор, больше похожий на профессионального палача, чем на представителя этой гуманной профессии начал откровенно издеваться над моей худобой:

– Ты что, действительно курсант-летчик? А, что у Вас в училище не кормят? Или для самолета есть ограничения по весу? Или тебя из Бухенвальда привезли? – никак

не успокаивался эскулап, в ожидании, когда начнет действовать обезболивающее.

Белую шторку, которую повесили над моей грудью, чтобы закрыть обзор, хода операции, отнюдь не соответствовала своему предназначению. В зеркале отражателя громадной лампы я видел, как твердая и умелая рука сделала надрез на правой стороне моего живота, как специальными зажимами расширили края моей раны, и доктор полез ковыряться в моих внутренностях, что-то раздвигая и перебирая. По всей видимости, мне вкололи изрядную дозу морфия, который также начал свое действие, и на смену безразличия к своей жизни пришло осознание, то жить все-таки здорово.

Понимая, что я попал в руки пьяного хирурга, где-то далеко зародилось сомнение в его способности меня исцелить. Тупая боль все больше и больше пронизывала тело. Я начал тихо постанывать, давая понять, что мне это не очень нравится. Хирург обозвал меня кисейной барышней и неженкой. И тут молодая сестричка сильно прижалась упругой грудью к моей левой руке. С этого времени я уже не думал о боли, а усилием воли старался побороть возникающее желание. В пору юношеской гиперсексуальности никакая боль не была для него помехой. Все мои усилия были направлены на борьбу с подступающей эрекцией.

– Повезло тебе курсант, перитонит, – сказал хирург, бросая в тазик, что-то кровавое и гнойное, заканчивая операцию.

– Поправляйся! И набирай вес!

В то время я еще не знал, что опыт не купишь, но и пропить его также невозможно.

В разрез мне вставили тонкую резиновую трубку, через которую шприцом регулярно вводили лекарство. Температура держалась под сорок, мучила постоянная боль в животе. Сначала ее успокаивали морфием, потом в нем стали отказывать, намекая на то, что я стану наркоманом. Я постоянно ныл и просил милостивых сестричек вколоть дозу морфия. На что они неохотно, но соглашались. Так продолжалось, как мне показалось, бесконечно долго. Наконец-то, через неделю моих мучений, трубку, похожую на велосипедный ниппель, вытащили. Я, честно говоря, был удивлен ее размерами, как мне показалось не менее полутора метров длиной. Как только мое бренное тело лишилось инородного тела прошла «температура» и я, памятуя о предстоящих полетах, стал ныть, что бы меня выписали. Еще дней через пять, даже не сняв швы, меня определили на выписку.

Как блестят у кота яйца

Забирать меня прибыл злостный нарушитель дисциплины, пьяница и оболтус Сергей Бутаков. Только мы скрылись за воротами госпиталя, продлившего жизнь и сохранившего для Родины летчика, как он тут же предложил отметить мою выписку и потащил в любимую всеми курсантами «забегаловку». Я скептически отнесся к его предложению, так как, вряд ли это лучший способ реабилитации после операции, тем более, при еще не снятых швах. Сергея употребив все свое красноречие, все-таки убедил меня, что алкоголь – лучшее лекарство от всех болезней.

По дороге Серега успел рассказать, что сессия закончилась вчера, все разъехались, остались только «двоечники» и злостные нарушители дисциплины. Надежд на скорые каникулы у него практически нет, так как помимо двоек масса не отмоленных грехов. Мне же, по его словам, повезло: по всем предметам поставили оценки автоматом, и, возможно, уже сегодня я уеду домой.

Уединившись в уютной кафешке, мы взяли бутылку крепленного вина, и приготовились отметить столь знаменательное событие. Но только он разлил по граненым стаканам густой темный напиток, как перед нашим столиком, будто из-под земли, вырос патруль – поджарый капитан и два курсанта училища связи. На протяжении многих лет патрульные курсанты – летчики и связисты – ловили друг друга на радость коменданту гарнизона. Считалось за честь взять с поличным «курсача» из враждебного лагеря. Так как все места, где можно было употребить спиртное, курсанты знали назубок, удача любому патрулю сопутствовала всегда.

Сергей, быстро оценив обстановку, и справедливо решив. Что своя рубашка ближе к телу, бросил меня на верную погибель и через черный ход скрылся. Я же и не пытался бежать, рассудив, что лучше быть здоровым в лапах патруля, чем свободным с дыркой в животе. Меня доставили в училище и сдали на руки подполковнику Смолину. Тот немедленно прописал мне арест на десять суток и приказал дежурному по училищу привести приговор в исполнение. Бравый сверхсрочник, помощник дежурного по училищу, повел меня в санчасть сделать формальную отметку, что я здоров. На мое счастье, дежурил майор, который две недели назад отправлял меня в госпиталь. Узнав, что послеоперационные швы еще не сняты, он позвонил Смолину и в категоричной форме отказался давать разрешение на арест. Я слышал десятиминутный диалог «хорошего» доктора

и «плохого» комбата, и обреченно ждал своей участи.

– Владимир Петрович, ведь Вам еще надо получить очередное звание полковник. Ради чего Вам лишние проблемы?

К счастью, последний довод врача более чем убедительным и меня повели назад.

И вот я снова в казарме, отдан на попечение командиру роты.

Пробегающий мимо Серега Бутаков ободряюще похлопал меня по плечу, мол ничего, страшного, что «невыезной».

– Да пошел ты! – понимая, что обижаться мне надо в первую очередь на себя, что повелся у него на поводу.

Командир роты, Колик, осуждающе посмотрел на меня, по-отечески пожурил, и назначил в качестве трудотерапии отчистить в сортире два очка, обросших кристаллизовавшимся камнем от мочи.

– Только ударная работа поможет тебе искупить вину перед Родиной, батальоном и ротой. Чтобы к утру блестели, как у кота яйца! – вполне серьезно благословил меня командир.

Никаких моющих средств, тем более резиновых перчаток, нам никогда не давали. Предполагалось, что курсанты – народ сообразительный и голыми руками все сделают как надо. Недолго думая, я нашел два жженых кирпича и по принципу «глаза боятся, а руки делают» весь остаток насыщенного приключениями дня и большую часть ночи провел в отхожем месте.

В три часа ночи, смертельно уставший, но удовлетворенный, от души полюбовался на белоснежную эмаль и чистейший кафель. Не знаю, как блестят у кота яйца, но вверенные мне два очка наверняка блестели не хуже.

Едва провалился в сон, как от истошного крика:

– Рота! Подъем! – забыв про «несросшийся» живот, отработанным движением сбросил себя со второго яруса и всего через тридцать секунд, в форме стоял у своей кровати. К моему удивлению, таких, как я, в казарме оказалось только человек пять. Остальные отсутствовали.

Красный от ярости, комбат Смолин крыл всех трехэтажным матом, следом за ним бегал рассерженный и взъерошенный Колик. Мы никак не могли понять, что вывело из себя нашего батальонного командира. Через несколько минут притащили виновников внеплановой проверки – совершенно пьяных Витьку Лапина и его друга Николая Юдина. Оказывается, они где-то учинили драку, попали сначала в милицию, а затем были переданы гарнизонному патрулю.

Нам стали читать речи о том, что мы не дорожим честью училища, что позорим высокое звание курсанта, о пользе воинской дисциплины и вреде самоволок и пьянок. Сами

виновники торжества без чувств, бездыханно валялись на освободившихся от курсантов, курсантских кроватях без матрасов и постельного белья. Когда лекция перешла в завершающую стадию, неожиданно Лапа «очухался». Он вскочил, вырвал дужку от кровати и с криком:

– Свинья! Поросенок! – бросился на комбата. Тот стал спасаться от взбесившегося курсанта бегством, ловко для своего возраста, лавируя в проходах между кроватями и перепрыгивая их, на ходу крича:

– Арестовать курсанта! Связать курсанта! Я приказываю задержать курсанта!

Никто из нас не решался выполнять мольбу-приказ комбата. Наконец ротный удачно подставил хулигану подножку, и Витька растянулся на полу. Буяна скрутили и уложили на кровать. Бешено извиваясь всем телом, Лапа продолжал вопить:

– Убью всех! А тебя, свинья, в первую очередь!

Наконец силы стали его оставлять, и он забылся. Пришедший в себя комбат, приказал никому не ложиться спать и ждать прибытия из самоволки остальных. До шести утра один за другим приходили после ночных похождений ничего не подозревающие курсачи. Им тут же выписывалась записка об аресте, и они понуро брели отбывать наказание. Когда отловили и спровадили на гауптвахту всех гуляк, Николай Николаевич, пошептавшись со Смолиным, выписал нам «самым дисциплинированным» из недисциплинированных, отпускные билеты и приказал тут же убыть в отпуск. Предварительно он осмотрел плоды моих трудов, и, вероятно, блеск очков в сортире совпал с его представлением о том, чему он должен соответствовать.

Схватив отпускной, я бросился в санчасть снимать швы. Мой недавний спаситель опять удивленно посмотрел на меня, не понимая, как я так быстро заслужил прощение, и сказал:

– Ничего страшного, швы снимешь дома в любой больнице!

Терзало меня еще одно. За время моего вынужденного отсутствия однокашники прошли очередную врачебно-летную комиссию. А как быть мне? Спросил майора, а он, оказывается, пока я валялся в госпитале, оформил мне прохождение ВЛК. Предупредив, чтобы я держал язык за зубами, майор по-отечески благословил меня на долгую летную жизнь. Будь я менее сдержанным, расцеловал бы этого милейшего и добрейшего человека.

Бедному собраться – только подпоясаться, а курсанту и того меньше, поэтому, не помня себя от радости, что все так хорошо обошлось, я уже через час был на автовокзале. Домой!

Витька Лапа

Из отпуска мы вернулись веселые, возбужденные: предстояло в ближайшее время надолго покинуть ставшие родными стены училища, разлететься по учебным полкам.

Опальные курсанты, неудачно сходившие в самоволку, возвращались после гауптвахты в казарму тоже не в лучшем настроении. Грязные, обросшие юношескими козлиными бородами, они с завистью слушали наши рассказы о каникулах, но то, что их не выставили из училища, придавало им оптимизма, и они благодарили судьбу за то, что и на этот раз обошлось.

Печальной была участь Коли Юдина. Его, мастера спорта СССР по гимнастике и акробатике, из училища отчислили. С мечтой о небе пришлось проститься. Организатор пьянки Витька Лапин вышел сухим из воды.

О Лапине надо рассказывать отдельно. Более одаренного человека я в своей жизни не встречал. Витька пришел в наше классное отделение в начале второго курса. Перед строем вывели небольшого роста, ладно скроенного парня в застиранном и полинявшем «хабэ» и представили его нам. Оказывается, Лапа, до того как попасть к нам, два с лишним года проучился в братском Армавирском училище. Летал самостоятельно на самолете Л-29, уверенно проходил программу летной подготовки на аэродроме Персагат в Азербайджане. Но вместе со своим корешем, однокурсником Игорем Макушкиным, после очередной попойки подрался с местным жителем. Преследуя аборигена, они загнали его в туалет и стали караулить, как затравленного зверя. Были сумерки. Когда, по их разумению, азербайджанец вышел, они набросились на свою жертву. Но зверь-то вышел не тот. Избили они ни в чем не повинного майора, летчика-инструктора полка. Да так, что бедняга попал в госпиталь.

Оба курсанта оказались за стенами училища. Макушкин, сын начальника летно-методического отдела нашего училища, отделался легким испугом: на пару месяцев его для острастки перевели в солдаты, а потом восстановили. Лапу же отчислили из училища по-настоящему. Срок службы ему не засчитали, и он на два года загремел в солдаты, в караульную роту, охранять те самые самолеты, на которых совсем недавно летал. Честно искупив вину, он – с подачи того же полковника Макушкина – был восстановлен уже в нашем училище.

Мое личное знакомство с Витькой состоялось в тот же день. Была суббота, и нас отпустили в увольнение. Вечером

в городском парке я случайно столкнулся носом к носу со «стареньким новеньким». Он хорошо взял на грудь, но, тем не менее, запомнил меня и не совсем членораздельно попросил предупредить ротного, что часа на два «задержится» в увольнении. Ничего себе! Что же это будет, если за минуту опоздания мы на несколько месяцев лишались права выхода в город? Когда я доложил командиру роты о странной просьбе нового курсанта, Николай Николаевич запричитал и заохал совершенно по-бабьи:

– Ай-яй-яй-яй-яй! Начинается! Ой-ей-ей-ей-ей! Я так и знал! И что мне теперь с ним делать!?

Витек возвратился под утро, нетвердо держась на ногах. Чем закончилась беседа майора и курсанта, я не знаю, но в увольнения он продолжал ходить регулярно, пил и попадался с таким же постоянством.

Как я уже сказал, Витька обладал незаурядными способностями. Имея феноменальную память, он был круглым отличником и учился без всякого напряжения. Придя к нам в начале второго курса, он прошел собеседование с преподавателями дисциплин, экзамены по которым были сданы ранее, и от повторной сдачи его освободили, оставив лишь специальные предметы.

Обладая сверхчеловеческой памятью, он постоянно что-то читал, изучал, анализировал, самостоятельно доходил до сути предмета. Он в непостижимо короткие сроки изучил теорию вероятностей в объеме математического факультета. Философия, история, биология, иностранные языки – все давалось ему удивительно легко. Я не раз наблюдал, как он готовится к экзаменам. Часа два, как обычно, отсыпается после очередной гулянки. Затем берет в руки учебник и не спеша его перелистывает, затрачивая на одну страницу не более двух-трех секунд. После этого делает небольшую паузу, минут на пять, собирает к доске отделение и по полочкам раскладывает учебный материал.

С появлением в отделении Лапы мы никогда не приглашали на консультацию преподавателей. Самый сложный материал он объяснял с такой доходчивой простотой, что его понимал любой двоечник. Наше двести третье классное отделение постепенно стало лучшим на курсе. К Лапе многие тянулись, а так как он откровенно презирал бездарей, то многим пришлось взяться за учебу.

К середине второго курса он набил руку на сдаче кандидатского минимума. Живая очередь из офицеров – будущих кандидатов и докторов наук – ждала своего часа, когда

одаренный курсант сдаст за них вожделенный экзамен. Но был у этого феномена один серьезный недостаток, который постоянно перечеркивал все его заслуги. Он пил и никогда не мог вовремя остановиться. А уж когда переходил предельную норму, поведение свое не контролировал. В девяти случаях из десяти нам удавалось скрыть от командиров очередную его попойку. Но и одного десятого вполне хватало, чтобы командование вставало в тупик: что делать с неординарным курсантом?

Любого другого давно бы выгнали, но ему, как правило, все прощалось. Командование нашего курса относилось к нему хоть и с уважением, но как к неизбежному злу, свалившемуся на их головы. Двоякие чувства блуждали в головах наших строевых командиров. С одной стороны все понимали, что перед ними незаурядный и талантливый человек, которого ждет великолепная карьера, с другой стороны, они также не могли мириться с его пороком, который перечеркивал все его таланты. Был еще один аргумент в пользу Лапы – это его высокий покровитель в лице начальника летно-методического отдела, по сути заместителя начальника училища. Сам Лапа нам рассказал, что он был не просто другом его сына, но и вырос в его семье. По сути, он тоже считался его сыном. Вместе они и поступил в Армавирское училище. И все бы было прекрасно, если бы не та пьяная выходка двух друганов. Тем не менее, полковник Макушкин не переставал опекать своего «приемного» сына, и наши командиры об этом отлично знали. Каждый раз, когда Витек выходил за рамки дозволенного, дело быстро заминалось, а Лапа своей отличной учебой быстро зарабатывал себе «висты» и «прощенный» уходил в очередное увольнение, которое, как правило, заканчивалось попойкой. Когда Лапу восстанавливали, Макушкин поспорил с начальником училища на две бутылки армянского коньяка, что его протеже закончит бурсу с золотой медалью.

Но если все смирились с неадекватным поведением Лапина и старались закрывать глаза или хотя бы смотреть сквозь пальцы на его выходки, то прямолинейный. С обостренным чувством справедливости, комбат Смолин с этим смириться никак не мог. Он спал и видел, когда ненавистного курсанта выгонят из училища. Зная, что Лапа – круглый отличник, он специально добился, чтобы тот пересдал общественно-политические науки – такие как марксистко-ленинская философия, научный коммунизм, политическая экономия. Преподаватели этих предметов имели право по ходатайству строевых командиров, учитывая поведение курсанта, снижать оценку на один балл. Смолин лично ходил и клянчил эти заниженные оценки. Но то ли

сами преподаватели чувствовали свою несостоятельность перед одаренным курсантом, то ли были благодарны ему за сдачу кандидатского минимума, но на уговоры не поддавались. И Лапа продолжал оставаться лучшим из лучших.

Наверное, все это и послужило причиной того, что разбушевавшийся Лапа кинулся с дужкой от кровати на подполковника. Лапа «отсидел» каникулы, но его не выгнали, пострадал его друг Коля Юдин. Я предполагаю, что бедолагу Юдина выперли в назидание другим – чтобы показать, чем заканчивается дружба с Лапой. И, может, и для угрызения совести последнего.

Вот так закончилась наша теоретическая подготовка в стенах училища.

После того как все мы собрались после отпуска нам выдали летное обмундирование, правда бывшее в употреблении, но чистенькие и отреставрированные голубые комбинезоны и демисезонные куртки, новенькие летные ботинки, и самое главное, новенькие пахнущие кожей летные шлемофоны, картодержатели, в простонародии планшеты, и наколенные планшеты, или как мы их называли наколенники. Мы с восторгом примеряли долгожданную амуницию, фотографировались и хвастались друг перед другом. На следующий день транспортные самолеты развезли нас по аэродромам училища. Я вместе со своей эскадрильей попал на аэродром Слепцовская в Чечено-Ингушской АССР.

Впереди летная подготовка!

Встаем на крыло

«Что ни горы – то Казбеки»

Два полка, четыре аэродрома, восемь эскадрилий уже ждали очередной поток переменного состава. Переменный состав – так называют курсантов в учебных авиационных полках.

Меня и моих товарищей военно-транспортный самолет доставил в Чечено-Ингушетию, на аэродром Слепцовская.

При подлете мы прилипаем к иллюминаторам. Гряда Главного Кавказского хребта с нетающими снегами четкими зубцами рисует южную линию горизонта. На ее фоне выделяется двуглавая вершина Эльбруса, совсем недалеко возвышается пик Казбек, как картинка со старой пачки папирос. Свободные от снега и льда его скалы образуют на северном склоне фигуру, похожую на цифру 2. Пологие горы покрыты густыми лесами, испещрены ущельями с множеством горных рек и раскинувшимися вдоль них селениями. Мы с восторгом вглядываемся в невиданную доселе красоту.

Аэродром Слепцовская расположен у самого подножья Главного Кавказского хребта. Горы – уже километрах в десяти на юг. И, что самое интересное, круг полетов находится в направлении гор. Оказывается, строго от нас на север, на удалении около тридцати километров, был расположен сверхсекретный в те времена, аэродром стратегической авиации Моздок. В ту сторону не то что летать, но и смотреть запрещалось. И пусть вероятность столкновения с седым Кавказом возрастет многократно, зато вероятность увидеть «стратегов» будет ничтожна. Такова была мораль существующего строя и цена человеческой жизни по сравнению с государственными секретами.

В эскадрилье около сорока курсантов и полтора десятка офицеров-инструкторов. Небольшого роста, толстенький и кругленький, командир эскадрильи подполковник Степанов представляет нас руководству и инструкторам. Инструктор нашей группы капитан Иван Николаевич Репин рассказывает, как мы будем проходить программу. В течение недели – наземная подготовка, в процессе которой мы изучим особенности района аэродрома, его пилотажные зоны и маршруты полетов, наземные навигационные и посадочные системы, порядок ведения ориентировки в районе полетов.

Штурман эскадрильи, дав задание нарисовать по десять

экземпляров района полетов в радиусе 150 километров, так характеризовал наш район (да простят меня жители Кавказа, которых я искренне уважаю, но из песни слов не выбросить):

– Что ни реки, то Тереки, что ни горы, то Казбеки, что ни люди, то чуреки!

Должен быть нанесен каждый населенный пункт, даже самый маленький хутор или аул. Автомобильные и железные дороги, реки, озера – ничего не должно быть упущено. После того как мы сдали по десять экземпляров своего творения, одиннадцатый рисовали при нем по памяти.

Ручку управления надо держать как руку девушки – не причиняя ей боли, но и не давая вырваться!

Успешно сдав зачеты, получаем допуск к полетам. Первый летный день, хотя прошло очень много лет, но как сейчас помню, состоялся в понедельник 3 апреля 1972 года.

Мой самолет, красивый как игрушка, стоит ровненько, будто по линейке, рядом с другими самолетами на ЦЗТ – центральной заправочной топливом. Это место, откуда выруливают самолеты и куда они заруливают после полета для последующей заправки.

Я занял место в кабине самолета, влез в подвесную систему, пристегнул и затянул ремни. За всеми моими манипуляциями внимательно следил инструктор, поправляя или что-то подсказывая. Когда я все полностью пристегнул, он приказал закрыть глаза и по его команде пальцем показывать называемые им приборы, переключатели, лампочки, табло. Я подобных экспериментов прежде не проводил, потому тыкал пальцем невпопад, чем вызвал явное неудовольствие своего учителя. Еще раз убедившись, что я готов к полету, инструктор быстро занял свое рабочее место в кабине и по СПУ – самолетному переговорному устройству – передал:

– Готов!

По его команде я запросил запуск и, получив разрешение, начал запускать двигатель. Впервые я услышал мелодию запускающегося двигателя. Загерметизированная кабина и плотно прижатые наушники шлемофона гасили звук набирающего обороты двигателя, но все же он был слышен, и я не только на слух, но и физически ощущал повышение тональности по мелкой вибрации, которая от самолета передавалась моему телу. Казалось, что нет прекраснее музыки, и с ростом оборотов двигателя росли и мои эмоции, адреналин зашкаливал от избытка чувств. Поглядывая на приборы контроля и на стоящего перед самолетом техника, я диктовал параметры

работы силовой установки. Двигатель благополучно вышел на заданный режим. Я проверил легкими движениями ног и руки работу органов управления и, левой рукой перехватив тормозной рычаг на ручке управления, правой помахал у себя перед носом, давая технику команду убрать колодки.

Техник юрко ныряет под правое крыло и через секунду показывается слева, держа чеки от катапультных кресел. Запрашиваю по рации разрешение на выруливание у руководителя полетов, и получаю его. Поднимаю левую руку, запрашивая теперь у техника самолета разрешение вырулить. Техник берет под козырек, как в воинском приветствии, а другую руку выбрасывает в направлении руления. На языке жестов это означает: «Разрешаю вырулить! Счастливого полета!»

Инструктор, перехватив у меня тормоза, дает обороты и отпускает рычаг. Самолет, плавно качнув носом, начинает движение. Вот оно, сладостное мгновение, которого я так долго ждал: мы еще не летим, но уже катимся. И это начало какой-то новой, и – я уверен, я надеюсь! – интересной жизни. Вырулив на рулежную дорожку, показав, как двигать педалями, Репин предлагает попробовать мне. Самолет почему-то реагирует на мои действия с задержкой и движется по странной, нелепой траектории. Еще не дорулив до ВПП – взлетно-посадочной полосы, я от усердия и старания успеваю вспотеть, как мышонок. Инструктор, периодически вмешивается в управление, не давая уклониться за пределы рулежной дорожки, подсказывает по СПУ, как двигать педалями и как применять тормоза.

На взлетно-посадочной полосе я, еще не веря своему счастью, стараюсь слушать и ничего не пропускать из того, что говорит и показывает инструктор. Вот он выводит до «максимала» обороты двигателя. Самолет дрожит от напряжения, готовый сорваться в любую секунду под напором струи реактивного двигателя. Иван Николаевич обращает мое внимание на контроль параметров двигателя и – отпускает тормоза! Самолет, будто сорвавшись с привязи, стремительно начинается разбег. Полностью управляет инструктор, я только мягко держу правую руку на ручке управления, а левую на РУДе – рычаге управления двигателем.

Спустя несколько секунд мы отрываемся от земли и набираем высоту. Взлетная полоса плавно уходит вниз и под нас, уменьшаясь в размерах. Эмоции переполняют душу, но из состояния эйфории меня выводит инструктор, который на высоте сто метров начинает разворот вправо с креном тридцать градусов. Невольно хватаюсь левой рукой за обечайку фонаря кабины. От инструктора этот жест не ускользает, и он

подбадривающе бросает мне по СПУ:

– Не бойсь, не вывалишься!

Взгляд мой направлен на правое крыло, которое как будто чертит по земле. Мы проносимся над подворьями, зданиями, строениями. Видны крохотные фигурки людей и домашних животных.

Маршрут полета проходит у подножья гор, слева начинается предгорье, плавно переходящее в Главный Кавказский хребет. Внизу масса ориентиров, на которые инструктор обращает мое внимание. Вот Х-образный перекресток – здесь выпускаем шасси. Вот озеро в виде треугольника, по периметру которого растут пирамидальные тополя – над ним начинаем выполнять третий разворот. После третьего разворота Репин плавно переводит самолет на снижение и обращает мое внимание на взлетно-посадочную полосу, которая находится впереди справа. Указав на лежащую поперек линии нашего пути дорогу, учитель начинает выполнять четвертый разворот.

После выхода из разворота темно-фиолетовый прямоугольник взлетно-посадочной полосы оказывается впереди по курсу. Но мы планируем не на асфальтную полосу, а на грунтовую, которая очерчена не так четко и имеет светло-коричневый цвет. Заход, посадка, конвейер (после приземления энергично даются обороты двигателя и самолет не опуская носа после короткого пробега опять отрывается от земли).

Не успел я очухаться, как мы вновь оказались в воздухе. И вновь пилотирует инструктор, комментируя свои действия. Сейчас, на кругу, в горизонтальном полете, он вводит отклонения и сам же их исправляет, показывая, как это делать.

После третьего конвейера и выхода в горизонтальный полет он дает мне команду взять управление. Я цепляюсь за ручку управления мертвой хваткой и пытаюсь удержаться на заданном режиме. Но это не очень получается. Курс и высота почему-то уходят из-под контроля, самолет начинает колебательные движения во всех степенях своей свободы. Навыки, приобретенные на тренажере, в спокойной наземной обстановке, куда-то пропали. Самолет как будто плывет по волнам в шестибальный шторм. Откуда-то издалека доносятся призывы инструктора расслабиться и не выжимать из ручки соки.

После посадки Репин кратко разбирает мой полет, обращая особенное внимание на мою излишнюю напряженность:

– Ручку управления надо держать как руку девушки – не причиняя ей боли, но и не давая вырваться!

Эта фраза запоминается мне на всю жизнь, и я следовал ей сначала сам, а потом и при обучении других.

Уже со следующего полета я управлял самолетом начиная со взлета, однако постоянно чувствуя твердую руку инструктора. Полностью управление он отдал мне на высоте круга. «Девушка» оказалась с норовом. Как ни пытался я не причинять ей боли и не давать возможности вырваться, но у меня нездорово все получалось. Стрелки разбегались. Пока я «гонялся» за высотой, «уходил» курс, и наоборот. А еще надо было управлять и двигателем, в нужный момент, уменьшая или увеличивая обороты, чтобы скорость соответствовала заданной. При этом надо было следить за расположением наземных ориентиров, убирать и выпускать шасси и закрылки, не забывая при этом балансировать самолет, у которого изменялся режим обтекания воздушным потоком… Не только у меня, но практически у всех моих однокашников, соленым потом и обильным матом инструктора сдобрена была наука летания.

«Взлет, посадка, виражи…»

За нашей группой из четырех курсантов был закреплен самолет Л-29. Техником был сержант срочной службы Копылов, механиками – мы сами. В нашу задачу входило как можно быстрее подготовить самолет к повторному вылету. Как только самолет приземлялся, курсант, выполнявший полет, освобождал кабину, передвигался к инструктору, который, оставаясь на своем месте, проводил с ним разбор полета. Следующий по очереди занимал место в кабине, а двое готовили самолет к повторному вылету: один заправлял его керосином, другой – воздухом. Таким образом, самолет на земле стоял очень недолго. Иногда инструктор выполнял по пять—шесть полетов, не выходя из кабины. Даже поесть мы ему частенько приносили прямо в самолет. Инструктор для нас был и царь, и бог, и воинский начальник. Все его указания, замечания мы выполняли беспрекословно. Он был человеком, в руках которого было наше будущее. От его летного и методического мастерства зависело, станем ли мы настоящими летчиками.

Стать летчиком способен не каждый – иногда просто по своим физиологическим возможностям.

«Взлет, посадка, виражи, на остальное хрен ложи!» – вот нехитрая формула летного обучения. Самое главное из этой триады – посадка. Можно научиться всему, но неумение садиться все перечеркнет, и из тебя никогда не получится полноценный пилот. Еще до начала наших полетов мы видели множество курсантов старших курсов, списанных по летной неуспеваемости. Тоскливо бродили они по территории училища в ожидании

окончания формальностей, связанных с увольнением из рядов Вооруженных сил. В основном списывали тех, кто не обладал так называемой способностью «видеть» землю – с точностью до сантиметра определять высоту при посадке. Что такое эта способность, никто толком объяснить не мог. Проверить, есть она или нет, можно было только в полетах.

Но в первых полетах на самом деле сложно было определять высоту на выравнивании и при приближении самолета к земле, непросто было и соразмерно приближению к земле «добирать» ручку на посадке. Терзаемые сомнениями, мы, как в волшебников, верили в своих инструкторов. Все их слова воспринимались как истина и в первой и в последней инстанции.

И вот, бывало, уже сам полет не представляет особых трудностей. Взлет, горизонтальный полет, развороты, набор высоты и снижение отработаны безукоризненно… А посадка никак не дается. И бедный курсант ночами не спит, спрашивает у более способных сотоварищей, куда они смотрят и как двигают рулями. За любой совет хватается, как за спасательную соломинку. Бродит такой курсант угрюмый, замкнутый, и, в конце концов, у него все хуже и хуже получается эта злосчастная посадка. Таких набирается процентов двадцать пять – тридцать, и большая часть из них оказывается за воротами училища.

Не обошли подобные мучения и меня, но, слава Богу, я нашел силы не разувериться в себе.

Вполне возможно, что сомнения у курсантов в собственных способностях порождали и сами инструктора. Не все обладали педагогическим даром, методическими способностями, наконец, просто выдержкой и тактом. Иные начинали материться еще с руления. Далеко не всякий курсант был в состоянии вынести унижения и оскорбления, сыпавшиеся на него, как из рога изобилия. Я твердо решил, что ничто не должно вывести меня из равновесия. Если тебя может деморализовать обычная грубая брань, то в реальном полете, в воздушном бою тебе делать нечего. Возможно, инструктора это чувствовали и не хотели лишний раз тратить энергию на непрошибаемого курсанта. Доставалось, конечно, иногда и мне, но таких смачных эпитетов, каких удостаивались некоторые мои коллеги-курсанты и от которых кое-кто даже плакал, мне слышать не доводилось.

Вывозная программа проходила напряженно и быстро. Мы довольно скоро «намотали» положенные нам по курсу учебной летной подготовки (КУЛП) «круги», и приступили к полетам в зону на простой пилотаж. Конечно в первом же полете я уговорил инструктора показать и сложный пилотаж. И вот она

первая в жизни «мертвая петля» выполненная руками инструктора. Самолет разгоняется в небольшом пикировании с углом тридцать градусов до скорости пятьсот километров в час, затем инструктор плавно выводит его в горизонт с увеличением оборотов двигателя до максимальных, и после этого энергично, с перегрузкой семь единиц, начинает маневр. Я сразу же чувствую, как мое худое шестидесяти килограммовое тело (при росте метр восемьдесят пять) начинает «набирать» вес. И вот во мне уже более четырехсот килограммов. Руки и ноги, да и голова, как будто наливаются свинцом, ими трудно не то, что двигать, но и шевелить. Но это не избавляет меня от эмоций и эйфории. Горизонт быстро уходит вниз под самолет, а в поле зрения только чистейшее голубое до синевы небо. Какой-то звериной интуицией я ощущаю траекторию самолета, и что мы уже проходим вертикаль, и переходим в положение «вверх колесами». От непривычной перегрузки в глазах начинает быстро сереть и на несколько секунд все становится черным. Я морально был готовым к этому и никакой «жути» не испытал. Это не потеря сознания, оно присутствует, и даже осознает, что перегрузка потихоньку ослабевает. И вот «шторка» открывается и вновь ослепительно голубое небо. Иван Иванович комментирует свои действия и заранее предупреждает:

– Сейчас появится горизонт!

У меня голова задрана назад, и я жду этого появления. И действительно, над обечайкой фонаря появилась четкая линия горизонта разделяющая голубое небо от темной зелено-коричневой массы земли. Инструктор обращает мое внимание на скорость, она двести пятьдесят километров в час. Так и должно быть. Не задерживаясь в горизонте, самолет плавно переходит в перевернутое пикирование по нисходящей траектории. И вот панорама голубого неба сменяется на калорийный пейзаж матушки земли, который проплывет как в калейдоскопе. Инструктор обращает мое внимание, что направление полета он выдерживает, ориентируясь по автомобильной дороге, которая находится прямо под нами. Я тоже вижу прямолинейный участок шоссе, по которому скользит мысленно проложенная линия пути. С увеличением угла пикирования скорость энергично растет, так же растет и перегрузка, вновь до семи единиц, но на этот раз в глазах не темнеет. Я слушаю комментарии инструктора, фиксирую, что на угле пикирования порядка шестидесяти градусов, в перевернутом полете, инструктор уменьшил обороты двигателя. Стараюсь запомнить и темп создания перегрузки, и угловую скорость вращения, и как инструктор двигает ручкой управления и реагирует на небольшие отклонения самолета.

И опять душа поет и радуется неземному чувству свободного полета. Выводим из петли на скорости пятьсот пятьдесят километров. Иван Васильевич, не задерживаясь в горизонте, увеличивает обороты двигателя до максимальных, и энергично вводит в горку с углом шестьдесят градусов и начинает вращать самолет вокруг продольной оси.

– Восходящая бочка! – с восторгом думаю я о незапланированной фигуре высшего пилотажа. Ручка управления самолетом почти по борту и самолет вертится с приличной угловой скоростью. Вернее, я вижу, как вертится силуэтик самолета на авиагоризонте. Так как угол горки шестьдесят градусов, то перед глазами только голубое небо. Но я успеваю смотреть и на приборы и в закабинное пространство. Скорость энергично падает. На скорости триста километров в час инструктор фиксирует перевернутый полет и плавно подводит нос самолета к горизонту, и выводит самолет в нормальный горизонтальный полет.

– Ну, что, голова не закружилась?

– У меня от этого голова никогда не закружится! – бойко и весьма самонадеянно я отвечаю инструктору.

– Ну-ну, дай Бог! – слышу в ответ, то ли одобрительный, то ли осуждающий голос инструктора.

«Я лечу!»

Первым из нас вылетал Саня Хлыстов. Отлично выполненная посадка, нескрываемая радость на счастливом лице. С завистью поздравляем первого отличника и надеемся на свой скорый черед.

Черед настал.

– Готовься! Завтра на вылет! – объявил мне инструктор.

Это означало, что завтра я полечу с проверяющим на допуск к самостоятельному полету. По результатам этого полета или получу допуск и слетаю сам, или мне добавят дополнительные полеты. Практически все представляемые курсанты получали допуск. Но бывали случаи, когда проверяющий не давал «добро». В этом случае инструктору доставалось по первое число. Но хуже всего было курсанту: от такой серьезной психологической травмы не все могли оправиться.

В авиации с незапамятных времен такая традиция: после первого самостоятельного вылета пилот угощает «вылетными» сигаретами. По пачке сигарет достается инструктору, командиру звена, проверяющему, технику самолета и руководителю полетов, для остальных, чтобы каждый желающий мог покурить

«вылетных», кладутся две пачки в «квадрате» – это беседка, в которой обычно отдыхали и ждали вылета курсанты и инструктора. Она оборудована динамиком, через который прослушивался радиообмен. Самостоятельные вылеты в эскадрилье начались неделю назад, и проблем с куревом не было.

«Вылетные» я давно уже приготовил и с волнением ждал наступления завтрашнего дня. Меня спланировали лететь со старшим штурманом полка подполковником Сорманом. Это был хороший признак: тихий, спокойный, в годах, подполковник допускал почти всех. Со смешанным чувством надежды и тревоги я уснул, чтобы завтра стать летчиком.

19 апреля 1972 года. Занимаю место в кабине самолета и выполняю полет по кругу. Подполковник за время полета не обронил ни слова и ни разу не вмешался в управление. Все элементы полета я выполнил довольно прилично, но на посадке допустил высокое выравнивание, которое сам же и исправил, при этом меня снесло перед приземлением почти на правый край полосы. Пока заруливал на стоянку, все во мне ныло: неужели не допустит?

Опытный летчик, даже не разбирая со мной ошибку, спросил:

– Тебе все понятно?

– Так точно! – браво ответил я.

– Ну, тогда лети!

Не помня себя от счастья, я вытащил из задней кабины парашют и уже через пять минут выруливал на ВПП.

«Только бы не запретили взлет!» – почему-то повторял я сам себе, не веря еще, что сейчас полечу сам. Никто, конечно, ничего не запретил.

Звучит долгожданная команда:

– Взлёт разрешаю!

Увеличиваю обороты двигателя до максимальных, и отпускаю тормоза. Самолет, как необъезженный скакун рвется вперед, мне никто не подсказывает как его укрощать, но я четко реагирую на малейшие отклонения и крепко держу в руках узду этого уже не скакуна, а многотысячного табуна и вижу, как он подчиняется моей воле. Выдерживаю направление, поднимаю носовое колесо, отрываюсь от земли, на высоте десять метров убираю шасси, а на высоте сто метров – закрылки. Всё, я взлетел! Почти три недели вывозных полетов, часы переживаний и раздумий, всё позади! И вот я один на один с самолетом, и теперь я точно знаю, что я летчик, и что свершилось то, к чему я стремился с семилетнего возраста. Душа моя восторженно пела, и я ей подвывал:

– Я лечу! Я лечу!

И так да окончания второго разворота я ликовал, повторяя одно и то же:

– Я лечу! Я лечу!

Несмотря на эйфорию, я четко делал то, чему меня учил инструктор. Самостоятельно получалось даже лучше чем с инструктором. Не было той скованности, которая обязательно присутствует когда ты летишь с учителем. Все получалось просто замечательно, я координировано вводил самолет в разворот, вовремя выводил из него, четко выдерживал заданную скорость и высоту полета.

Развернувшись на обратнопосадочный курс, я несколько раз накренил самолет из стороны в сторону, упиваясь свободой и тем, что я могу делать что хочу, не опасаясь получить от инструктора нагоняй за самодеятельность. Пройдя над стартом на высоте круга, спокойно и четко выполнил заход на посадку. На посадочном курсе, зная, что за мной наблюдают десятки глаз, как можно точнее выдерживал параметры полета. Такова уж была традиция, за перворазником следил не только инструктор и руководитель полетов, но и все свободные от полетов курсанты. И, как правило, курсанты, сидя в курилке, комментировали посадки своих товарищей, типа: «Высоковато идет»; «Ниже глиссады»; «Высоко выровнял»; «Взмывание» и так далее. Редко кто первый раз выполнял первый полет идеально, все-таки психологическое напряжение давало о себе знать. Но у меня первая в жизни посадка была просто эталоном. На предпосадочном снижении руководитель полетов, который обычно «вёл» курсанта на «соске» (так мы называли микрофон) до самой земли сказал единственную фразу:

– Хорошо идёшь! Проверь скорость!

После посадки я услышал в наушниках:

– Молодец!

Я знал, что такой похвалы удостаиваются курсачи выполнившие первую посадку безукоризненно. И опят душа радуется и поёт:

– Я летчик!

На старте меня уже ждали инструктор и курсанты группы. От всей души они поздравляли меня с первым, отлично выполненным полетом. В ход пошли «вылетные».

В этот день я стал летчиком. Будут впереди самостоятельные вылеты на других типах летательных аппаратов, гораздо сложнее, чем Л-29, и каждый из них мне дорог и памятен, но радость самого первого самостоятельного полета не повторится уже никогда.

Миги трагедий, счастья и просто жизни

Сомнительный рекорд

От простого к сложному – этот принцип летного обучения неукоснительно соблюдался: мы выполняли полеты по кругу, в зону сначала на простой пилотаж, а затем на сложный.

Курсанты, хвастаясь друг перед другом, шли на разного рода эксперименты и ставили сомнительные рекорды. Одно время очень модно было привозить из полета зафиксированную на акселерометре максимальную перегрузку. Для рекордных показателей надо было как можно резче дернуть ручку управления самолетом на себя. Много позже я осознал, какая серьезная опасность таилась в этих фокусах: можно было просто-напросто «подорвать» самолет и свалиться на крыло, а так как эти молодецкие шалости выполнялись на высоте круга, то шансов остаться в живых практически не оставалось.

Я тоже был не лыком шит и как большинство курсантов включился в эти соревнования. Максимальное мое достижение – перегрузка одиннадцать единиц. Но рекорд эскадрильи был одиннадцать с половиной, и я решил, во что бы то ни стало, его превзойти. Размышляя, как это лучше сделать, «додумался»: сначала надо создать отрицательную перегрузку, а затем резко дернуть ручку на себя. И все это на кругу, на высоте восемьсот метров. До сей поры я ни разу не пробовал летать с отрицательными перегрузками, мне даже не показывали, как это делается. Однако решение принято!

Отдав ручку от себя, я головой уперся в фонарь. Вся пыль, какая была в кабине, тут же поднялась в воздух и забила мне глаза, нос, рот, так как кислородная маска не была притянута. Рванул ручку на себя – и оказался в полустоячем-полусидячем положении. Голова при этом по-прежнему упиралась в фонарь. Оказывается, при отрицательной перегрузке парашют выскочил из чашки катапультного кресла, а когда я хватанул ручку на себя, он стал «на попа». В столь неудобной позе я, забыв обо всем и бросив органы управления, начал засовывать парашют в чашку. Ничего путного из этого не вышло, зато, когда я опомнился, самолет уже стремительно несся к земле с углом тридцать градусов тангажа – продольного наклона – и почти в перевернутом положении, с креном больше ста двадцати градусов. Зеленая масса планеты надвигалась на меня с громадной скоростью. Выведя одним движением самолет

из крена и пикирования, я оказался на высоте сто метров. Свечи пирамидальных тополей были так близко, что я успел рассмотреть отдельные ветки и листья. Предательски затряслись колени, я понял, что до столкновения с землей оставались какие-то секунды. Дав обороты двигателю, я плавно занял высоту круга, моля Бога, чтобы никто ни усек моего трюка. В такой неестественной позе я произвел посадку и зарулил на стоянку.

К счастью, ни моего панического пикирования, ни моей упершейся в фонарь фигуры никто не видел, и все обошлось, не считая моего секундного страха. Акселерометр зафиксировал рекордную перегрузку – почти двенадцать единиц, но я машинальным движением сбросил фиксатор, и мое «выдающееся достижение» оказалось «незарегистрированным». Выводы я, конечно, сделал и больше такие эксперименты не повторял.

Полет «против шерсти»

Однако и второй экстремальный случай не заставил себя ждать.

Полеты по так называемому «кругу» выполняют в одном направлении, то есть самолеты летят друг за другом, а так как скорости у всех приблизительно одинаковые, то и вероятность опасного сближения очень маленькая. Но в авиации периодически пилоты допускают грубейшие ошибки, когда экипаж, вдруг летит, как говорится на авиационном сленге – «против шерсти». Иногда такие казусы заканчиваются весьма печально – столкновением лоб в лоб двух самолетов. Если перенести это на землю, то приближенно можно сравнить с выездом на полосу встречного движения на автомобильной трассе с односторонним движением.

К сожалению, подобную грубейшую ошибку допустил и я, а было это так. Я выполнял первый самостоятельный полет в зону на простой пилотаж. Пилотажная зона проходила над Тереком, а ее центром была излучина в виде подковы. Была прекрасная солнечная погода. Видимость, опять же, пользуясь авиационным языком, миллион на миллион. И настроение у меня было под стать погоды, радостным и безмятежным. Я впервые самостоятельно улетел от аэродрома так далеко, почти на пятьдесят километров, вдобавок я с упоением выполнял пикирования, горки и виражи. А это не какой-то там полет по кругу. Выполнив задание, и запросив выход на аэродром, к своему ужасу, увидел, что попутал излучины и пилотировал южнее зоны километров на двадцать. Весь путь на точку я переживал: заметили мой ляпсус или нет? Выйдя на круг

и проходя над стартом, доложил:

– Над точкой, восемьсот.

– На траверз, – получил команду от руководителя полетов.

По этой команде необходимо было выполнить первый разворот на угол девяносто градусов, включить на тридцать секунд секундомер и выполнить второй разворот в ту же сторону на обратнопосадочный курс. Я все делал в точности до второго разворота, а вот второй разворот почему-то стал выполнять в противоположную сторону. Что на меня нашло, до сих пор не могу понять. Возможно, сказалась ошибка при занятии зоны, и мои последующие переживания, а возможно, повлияло то, что большую часть полетов я выполнил с обратным стартом. Но факт оставался фактом: я заходил «против шерсти» и в тот момент даже не догадывался об этом. Пока от траверза я летел к третьему развороту, навстречу мне попались три самолета. Я их замечал на достаточно большом расстоянии и, ловко уворачиваясь, как в авиационном анекдоте, все удивлялся:

– Во! Еще один старт попутал!

Подойдя к третьему, выпустил шасси, доложил:

– Триста шестьдесят третий, шасси выпущено. Сам. (при самостоятельных полетах слово «Сам» было обязательным.

– Заход разрешаю – получил команду от руководителя полетов.

Ввел в третий разворот, и как учили, плавно перевел самолет на снижение. И тут, развернувшись градусов на сорок, я с ужасом увидел, что навстречу мне лоб в лоб несется такая же «эЛка». Расстояние между нами было таким маленьким, что мне показалось: столкновения не избежать. Увеличив крен до ста двадцати градусов, я полупереворотом, на максимале, с выпушенными шасси ушел от столкновения. В процессе этого маневра я понял, что это меня бес попутал, и что это я захожу с обратным стартом! Выйдя из полупереворота, которому меня никто доселе не учил, да еще на такой высоте, я увидел, как замелькали знакомые верхушки тополей. Высота меньше ста метров. Опять предательски затряслись колени. Но самообладания не потерял. Убрав шасси, с набором высоты полетел к «правильному» третьему развороту. Успокоившись и взяв себя в руки, я набрал положенную высоту, повторно выпустил шасси и как можно спокойным и уверенным голосом доложил:

– Триста шестьдесят третий, шасси выпущено. Сам.

Будучи наблюдающим за шасси, я неоднократно видел, как руководитель полетов записывает столбиком позывные курсантов, и затем, когда летчик докладывает о выпуске шасси, обводит его

кружком, таким образом, делая для себя пометку, что скоро этот летчик появится на предпосадочном снижении. Я живо представил, как майор Осин ищет мой позывной и не может его найти. Делать нечего, я прервал затянувшееся раздумье руководителя более настойчивым запросом:

– Триста шестьдесят третий, шасси выпущено. Сам.

И опять последовала длительная пауза, после которой я услышал полуудивленный, полувопросительный, полуутвердительный голос майора Осина:

– Заход разрешаю?!

В этой фразе мне послышалось: «Где тебя черти носили?»

Мое сердце екнуло: всё, на этот раз не отвертеться! Приложив всё доступное мне мастерство, я выполнил, может быть, самую красивую в своей жизни посадку на Л-29.

После того как я освободил полосу в наушниках я услышал свой позывной:

– Триста шестьдесят третьему прибыть на СКП!

– Понял! – упавшим голосом обреченно ответил я.

Обычно просто так руководитель полетов на СКП не приглашает. Обычно приглашают или подменить наблюдающего за шасси, или «на ковер», что бы разобраться с допустившим ляп курсантом. У меня конечно, мысли сразу о плохом.

– Всё, сгорел! – с тоской подумал, что на сей раз попал и мне не отвертеться. Заход против старта – грубейшее нарушение правил полетов. Самой минимальной карой за такую ошибку должно быть отстранение от полетов, о «высшей мере» не хотелось и думать. Справедливо решив, что повинную голову меч не сечет, я честно рассказал обо всем инструктору. Охая и ахая, кляня, всё на свете, коротко бросив, чтобы больше никому ни слова, он ушел к командиру звена. Подошедший майор Орлов, спокойно уточнив, что произошло, и, выяснив, что руководитель полетов, возможно, не заметил моих маневров, буквально приказал, чтобы я держал язык за зубами, не сознавался, прикинулся дурачком, мол, ничего не понимаю, и даже лучшему другу не рассказывал о происшедшем.

Прибыв на СКП, я доложил Осину, тот внимательно и пристально на меня посмотрел, как будто хотел спросить: «Где же тебя носило лишних пять минут после доклада о начале третьего разворота, и почему ты второй раз доложил о его выполнении?»

Я мужественно выдержал его пристальный взгляд, невинно глядя прямо в глаза майора, и прикидываясь этакой невинной овечкой. А он, как будто вспомнив, что хотел сказать, произнес:

– Молодец! Отлично выполнил посадку! – И, немного подумав, добавил:

– Подмени наблюдающего!

Все мои страхи улетучились:

– Слава Богу, никто ничего не заметил! – подумал я, и спокойно отправился на СКП на место наблюдающего – с помощью морского бинокля контролировать выпуск закрылков перед взлетом и выпуск шасси и закрылков при заходе на посадку.

Но окончательно страхи мои не улетучились, я с напряжением ждал полного разбора полетов, на котором присутствовали только инструктора. После разбора полетов, я подошел к командиру звена уточнить свою участь.

Орлов изучающее окинул меня взглядом, после небольшой паузы, по-видимому решал, что со мной делать, изрек:

– Везунок ты, не убился, и никто не заметил твоего ляпа! За то, что честно во всём признался, прощаю! Но никому ни слова! Летай!

Для меня это было лучшим поощрением за годы учебы в училище.

После этого досадного случая и командир звена, и инструктор стали относиться ко мне с большим доверием. Позже я понял, что сознаться в собственных ошибках способен не каждый, для этого надо обладать определенным мужеством. Но мои опытные учителя об этом знали давно и поступили совершенно правильно, не став меня наказывать.

Случалось и такое… На волосок от беды

Подобные истории случались и с другими. Об одной такой истории поведал все тот же Виктор Лапин. Чувствуя себя уже корифеем авиации, он решил попробовать выполнить восходящую бочку, типа той, что показывал мне инструктор в первом полете в зону. Никто ее ему не показывал, и о том, как ее делать, он имел чисто теоретическое представление. Разогнавшись до скорости пятьсот пятьдесят километров в час, отважный курсант «задрал» самолет на угол шестьдесят градусов и начал его вращать вокруг продольной оси. Вскоре сплошное голубое небо, вращающееся перед глазами, перешло в сплошную вращающуюся землю. Когда Лапа прекратил вращение, самолет оказался в пикировании, в перевернутом полете. Курсант стал выводить его из перевернутого полета не по крену, а переворотом. При этом высота вывода, как и у меня, была сто метров, но скорость запредельная – семьсот километров в час.

Юный «гений» был в буквальном смысле на волосок от смерти. Но, видно, ангел-хранитель и его не покидал, так что все благополучно обошлось. Выкрав бароспидограмму – бумажную ленту, на которой двумя иглами процарапывались шлейфы высоты и скорости, – Лапа всем нам показывал «пилу» на восходящей и нисходящей части своего «героического» полета. Кроме курсантов, никто об его «подвиге» не узнал. Витька не раз повторял, что буквально видел разбегающихся в панике кур. Конечно, это он приукрасил, но ему действительно чертовски повезло.

Однако были и такие истории, которые становились достоянием гласности и предметом серьезных разборов.

Володя Киселев, считавшийся одним из лучших курсантов, при заходе на посадку забыл выпустить шасси. «Наблюдающий» вовремя заметил ошибку и доложил руководителю полетов. Тот в течение почти полутора минут уговаривал Володьку уйти на повторный заход. Но курсант никак на это не реагировал, и казалось, трагедия неминуема. Майор поступил нестандартно – он крикнул курсанту, отбросив его позывной:

– Киселев! Володя! Давай обороты! Уходи на второй круг!

И тот, будто очнувшись, дал обороты. Самолет без шасси продолжал снижаться, мгновенно изменить траекторию было невозможно, но все-таки высоты хватило, и едва ли не с одного метра он благополучно ушел на второй круг. При повторном заходе Володя выпустил шасси и сел нормально. Заставь даже опытного летчика специально повторить подобный трюк – не получилось бы.

Полеты временно прекратили, собрали всю эскадрилью, начали пытать бедного курсанта, почему он не выполнял команды руководителя полетов. Володя стоял красный как рак, но ничего толком объяснить не мог. В назидание другим его отстранили на неделю от полетов и заставили сдавать заново все зачеты. Позже он мне в доверительной беседе рассказал, что после выпуска закрылков загорелась красная сигнальная лампочка «Выпусти шасси», а потом завыла сирена, сигнализируя о том, что они не выпущены. А он тупо смотрел на лампочку, слушал сирену и не понимал, что происходит. И только когда услышал свою фамилию, в буквальном смысле очнулся и дал обороты.

Больше Володька таких ошибок не допускал и впоследствии успешно закончил училище.

Но самый серьезный, можно сказать «смертельный трюк» произошел с курсантом Пугиным. Я был наблюдающим, и был свидетелем этого уникальнейшего происшествия. Саня Пугин, между нами Пуга, при заходе на посадку потерял скорость

и «провалился» на глиссаде снижения. Майор Осин – бессменный РП – как и положено, начал ему подсказывать и давать команды на исправление:

– Ниже глиссады, не снижайся, на оборотах! На оборотах!

Пуга вовремя ошибку исправить не смог.

Видя, что самолет приземлится до полосы, руководитель полетов приказал:

– Обороты! На второй круг!

Курсант выполнил команду, но теперь при снижении уклонился в правую сторону. Все бы ничего, да самолет зацепил правым выпущенным закрылком один из «матросиков» – это такие полосатые черно-белые треугольные пирамидки, обозначающие начало и конец взлетно-посадочной полосы. Закрылок оборвался, и самолет за счет того, что левый закрылок был выпущен, а правый отсутствовал, стал энергично вращаться вправо. С развивающимся креном он летел прямо на СКП. Я сидел на крыше СКП, вся эта эквилибристика происходила прямо перед моим носом, буквально в ста метрах. В какой-то момент мне показалось, что самолет рухнет на нас. В голове даже мелькнуло: а не пора ли прыгать с крыши? У всегда хладнокровного Осина во время этого трюка буквально отнялся язык. Да и подсказать он вряд ли что смог бы, ситуация изначально была катастрофической, отклонения элеронов не хватало для парирования кренящего момента. Большим крестом в плане предстал перед нами самолет, достигший крена более шестидесяти градусов. И вдруг, вопреки законам аэродинамики, самолет вышел из крена, просев до высоты одного метра. Подняв клубы пыли и выйдя из них, как Феникс из пепла, он пронесся над нами с набором скорости и высоты и стал удаляться в сторону Главного Кавказского хребта.

Непонятно как, но Пугин, мгновенно принял единственно правильное решение – нажал на кнопку уборки закрылков и дал до отказа левую ногу. Пока убирался оставшийся закрылок, самолет успел накрениться на угол почти девяносто градусов. Но отклонения руля направления хватило, чтобы парировать смертельный крен.

У всегда невозмутимого Осина затряслись руки и колени. Больше минуты он смотрел вслед удаляющемуся к горам самолету не в силах ничего произнести, затем, взяв себя в руки, дрожащим голосом сказал:

– Сто тридцать пятый, занять обратнопосадочный курс и высоту восемьсот метров.

– Понял, – ответил Пугин довольно-таки спокойным голосом.

Посадку без закрылков Саня произвел мастерски.

Пугу не выгнали из летчиков только потому, что он смог сообразить, как надо было действовать в данной ситуации. Уже став профессиональным летчиком, я понял, что стресс иногда замедляет время, и ускоряет многократно мыслительные процессы. Как фронтовики рассказывают, что видели медленно летящие в них пули, так и летчик порой быстротекущие процессы наблюдает, будто в замедленной съемке, успевая принять верное решение. Многие летчики, которым пришлось покинуть самолет катапультированием, вспоминают сам процесс, так как будто он длится как минимум десятки секунд. Они помнят, как медленно уходил фонарь кабины самолета, как поочередно срабатывали захваты рук и ног, и как плавно выходило кресло из кабины самолета. Они успевали фиксировать параметры полета – высоту, скорость, показания приборов контроля двигателя. И при этом еще дублировали работу автоматики средств спасения. В реальности же все происходило в считанные доли секунды.

Каким образом Саня сообразил убрать закрылки, да еще и дать «ногу» против крена одному Богу известно. Даже не каждый опытный летчик в этой ситуации справился бы в этой ситуации.

Надо сказать, что в этом случае едва не погиб солдатик из оцепления, который мирно спал под тенью «матросика», продолговатой фанерной пирамидки ограничивающей границы взлетно-посадочной полосы и окрашенный в бело-черные полосы, для хорошего контраста с земной поверхностью. Разбуженный треском ломающейся пирамидки и ревом пролетевшего над самым ухом самолета, бедный боец чуть не сошел с ума.

Было еще много всяких больших и мелких инцидентов, какие неизбежно происходят при первоначальном летном обучении.

Наш курсант-«суперлетчик», вылетевший первым самостоятельно, Саня Хлыстов, например, умудрился в одном полете четыре раза непреднамеренно сорваться на вводе в переворот. Делается это элементарно. Мне такой «фокус» показывал инструктор. После полубочки на скорости двести пятьдесят километров, ручка управления резко берется на себя, и за счет несимметричного срыва потоков с полукрыльев самолет делает полубочку. При этом исправление ошибки также элементарно – надо просто «отпустить» ручку и дать обороты. Я этот урок инструктора усвоил быстро, хотя самостоятельно его не повторял. А вот Сане, видно, некому было показать, или хотя бы объяснить физику данного явления. Он переворачивал самолет, но вместо плавного взятия ручки, резко рвал её на себя, и самолет начинал вращаться, когда в его понимании он не должен был вращаться. Обладая быстрой реакцией, Хлыст, как

мы его называли между собой, при вращении еще успевал докладывать о намерении катапультироваться. Самолет сам выходил из штопора, а обезумевший курсант упорно пытался выполнить положенную по заданию фигуру. И только когда руководитель полетов покрыл его площадным матом и запретил дальнейшее выполнение задания, он успокоился и благополучно завершил полет. После такого героического полета наш «отличник» надолго попал в опалу.

«Целовать курсанта нельзя, у него везде ж….»

Как и бывает, из двух эскадрилий списали почти каждого четвертого. Наша летная группа, на редкость, способная и удачливая первоначально не понесла потерь. Мы все более-менее успешно постигали азы летания, в серьезные переплеты не попадали, и наш инструктор, наверняка, гордился плодами своего труда. Но памятуя ставшую нарицательной, и любимую всеми инструкторами, присказку «Целовать курсанта нельзя, у него везде жопа», особо нас не хвалил, но и журить шибко не журил. Где-то ближе к лету, когда мы все уже успешно летали, нам сменили инструктора, и на место беззлобного Репина пришел сравнительно молодой, но очень амбициозный капитан Глыбин. Был он плотного телосложения, с волевыми чертами лица, с отрывистой и пренебрежительной манерой разговора. Особо заниматься с нами он себя не утруждал, но всячески давал понять, если что не так, то пощады не жди. Мы особо не расстраивались, по поводу смены инструктора и как летали, так и продолжали летать, стабильно продвигаясь по программе освоения Элки. И вот как-то Глыбин, с наигранной доброжелательностью представляет нам еще одного курсанта группы. Это был мой старый знакомый, курсант Женя Захаров. Нельзя сказать, что были с ним друзья-приятели, но друг друга знали, хотя и учились в разных отделениях. Захаров по нашим меркам был на привилегированном положении, его отец был начальником финансовой службы училища и в звании полковника. С первого курса он щеголял в хромовых офицерских сапогах, и в офицерской полевой форме, что, наверное, не возбранялось. Во всех его повадках и манерах, чувствовалось, наряду с хорошим воспитанием, величайшее превосходство перед нами простыми смертными. Думаю, что он с самого начала, чувствуя покровительство своего батюшки, рассчитывал хорошо распределиться из училища, и сделать прекрасную карьеру. Но вот, таки нашла коса на камень. Попав на первоначальное обучение в Кореновку (так мы называли полк в Кореновске),

у него что-то не заладилось с освоением профессии летчика. Выбрав три вывозных программы, а это как минимум сто и более полетов, папанька уговорил начальника училища отправить свое чадо к нам, в Чечню, в Слепцовскую, в надежде на то, что чистый горный воздух и новый инструктор поправят ситуацию, и родное чадо освоит романтичную профессию.

Вся спесь и превосходство над нами, которое доселе било через край у Евгения улетучились и перед нами уже был человек с комплексом явной неполноценности. Чуть ли не заискивая Женя поинтересовался как мы летаем, как инструктор. Узнав. Что мы уже приступили к сложному пилотажу и групповым полетам, он совсем сник.

К сожалению, ситуацию не спасло и влияние батюшки, и перевод в нашу гонную эскадрилью. Уж не знаю с какими рекомендациями от прежних инструкторов он к нам прибыл, и каковы были его летные способности, но наш инструктор сделал все, чтобы «списать» незадачливого, хотя и блатного курсанта. Я невольно стал свидетелем вывозных полетов Евгения с нашим Инструктором. Будучи «наблюдающим» за шасси, я с интересом смотрел как они «мотают» вывозные круги с конвейера. А таких кругов было не мало. И каждый раз была одна и та же ошибка. Выравнивание, как мы промеж себя говорили начиналось на высоте десятиэтажного дома, вместо положенных семи метров. Затем самолет по-вороньи, плавно снижался на высоту выдерживания, и мягко приземлялся. На заключительном этапе чувствовалась твердая и уверенная рука инструктора. Для себя я сделал вывод, что Женя начинает рано выравнивать. Каково же было мое удивление, когда на разборе полетов инструктор, наоборот, сказал, что он слишком низко выравнивает.

– Захаров, я выхватываю «ручку» в самый последний момент, когда дальше терпеть нельзя.

Для меня стало ясно, что наш капитан не хочет возиться с курсантом, и решил его просто-напросто «закатать». Понятно, если инструктор говорит, что выравнивает слишком низко, а на самом деле слишком высоко, то следующий раз курсант начнет выравнивание еще выше. Я не стал рассказывать Женьке про злые козни нашего учителя, так вряд ли бы он добился правды, да и картину основной части полета я не знал. Ведь не просто так он вылетал три вывозных программы. По прошествии небольшого времени Женю «списали», и вполне возможно, он нашел себя на другом поприще. И как говорится неизвестно кому больше повезло.

Процедура списания по летной неуспеваемости носила

многоступенчатый характер. Инструктор выполнял с курсантом до полутора-двух, а иногда и трёх вывозных программ. Если он сомневался в его способностях, решение о целесообразности дальнейшего обучения принимал командир звена, который, как правило, добавлял от пятнадцати до двадцати вывозных полетов. После этого курсанта проверяли командир эскадрильи или его заместитель, командир полка или его заместитель. И на вершине этой пирамиды был заместитель начальника училища полковник Дударенко. Обычно полет с ним воспринимался как приговор. Говорят, что кому-то когда-то он после полета давал допуск, и курсант успешно вылетал. Но по прошествии какого-то времени курсант разбился из-за грубейшей ошибки на посадке. И после этого полковник никого из «двоечников» не выпускал. Возможно, это и так, а может просто нагоняли жути, но в нашем полку на всех, кого он проверял, был поставлен большой и жирный крест.

Среди тех, кому летная наука никак не далась, был и «перезревший» Вася Капустин. Жалко было смотреть на этого мужика, когда он забегал на трехметровый газоотбойник и оттуда сбегал, глядя вперед перед собой на тридцать метров и влево под углом тридцать градусов. Таким приемом инструктор заставлял его тренироваться в «видении» земли. Но у Васи ничего не получалось. Когда он выбрал три вывозные программы – с командиром звена, эскадрильи и заместителем командира полка, – слетал и с командиром полка. Вердикт последнего был суров:

– Дальнейшее обучение нецелесообразно!

А после полетный разбор «крайнего» полета, который проводил с Васей Капустиным полковник Дударенко, ста просто анекдотом.

– Скажите, пожалуйста, почему вы стали выполнять третий разворот только по моей команде?

– А я ждал появления ориентира.

– Какого ориентира?

– Трактора.

– Хорошо, трактор, должно быть, Вас не дождался и уехал раньше, – ухмыльнувшись сказал Дударенко.

– А почему четвертый разворот вы стали выполнять после того, как пересекли створ ВПП, и опять же по моей команде?

– А я ждал, когда вы постучите мне по ручке. Обычно инструктор всегда так делал, – сам себе вынес приговор Капустин.

Вот так была поставлена жирная точка в летчицкой судьбе моремана. Вася был переведен на курс младше, на факультет

штурманов. Таким образом его «срочная» служба затянулась на долгие девять лет.

Но были и те, кого «завозили» инструктора, и Дударенко не смог в них распознать будущего пилота. Одним из таких стал курсант Кущевского полка Сергей Хохлов. Списанный в мае, он попал дослуживать в роту охраны на училищный аэродром Михайловка. Там базировались самолеты Ли-2 и Ту-124, на которых проходили обучение курсанты штурманского факультета. В июле на подведение итогов в училище прилетели два командира полка на самолетах Л-29. Самолеты заправили и сдали под охрану бывшему курсанту. Серега, еще не забывший недавней летной науки, выбрал удачный момент, забрался в кабину самолета полковника Иевлева, запустил двигатель и взлетел. Пройдя пару кругов, он благополучно приземлился, взлетел с конвейера и еще пару раз повторил полет по кругу. За это время о самолете в воздухе успели доложить в Главкомат ПВО, начался страшный переполох, никто не знал, что у бывшего курсанта на уме. Так как в Советское время долго не разбирались, то было принято решение сбить самолет. Подняли в Крымском полку самолет-истребитель МиГ-19. Пока тот на полных парах мчался выполнять «боевую» задачу, рядовой охранной службы успел приземлиться, и обошлось без кровопролития. «Подвига» курсанта никто по достоинству не оценил. Возбудили уголовное дело, но то ли военная прокуратура не нашла состава преступления, то ли командование ПВО решило все «замять» – Хохлова не посадили. Поставив черную метку в его личном деле, демобилизовали из рядов Вооруженных сил СССР. После этого вышел грозный приказ министра обороны, которым запрещалось бывшим курсантам летного факультета дослуживать в авиационных частях.

Но буквально через несколько месяцев такое же приключилось на соседнем с нами аэродроме Грозный. Там списали курсанта учебного авиационного центра – УАЦа. Такие учебные авиационные центры существовали при ДОСААФ – Добровольном обществе содействия армии, авиации и флоту, организации, которая готовила профессиональные кадры для Вооруженных сил страны (ныне преобразована в РОСТО). В этих центрах по ускоренной программе за полтора-два года готовили летчиков для полетов на самолетах Л-29 и МиГ-17. Только такая богатая страна, как Советский Союз, могла позволить себе обучать дополнительно тысячи военных летчиков помимо тех, которых готовили летные училища Министерства обороны. Теоретическая подготовка летного состава там была настолько низкой, что в авиационной среде выпускники УАЦев получили

не совсем лестное название «хунвейбины». Выпускник УАЦа получал звание младшего лейтенанта и в дальнейшем распределялся в войска или становился офицером запаса, поступая в мобилизационные ресурсы страны. Однако немалая, наиболее талантливая часть пилотов за время службы сделала прекрасную летную и командирскую карьеру. Как пример можно привести бывшего командира Пермского истребительного авиационного полка, ставшего в последствии министром обороны Казахстана генерал-полковника Мухтара Кашаповича Алтынбаева.

Так вот, списанный по летной неуспеваемости курсант УАЦа тоже попал в охрану, но ведомства-то были разные, и приказ МО СССР центров, находящихся в ведении ДОСААФ, не касался. Чем руководствовался в этом случае бывший курсант, уже никогда не узнаем: то ли он решил доказать свою летную состоятельность, то ли надумал покончить жизнь самоубийством. Будучи в ночном карауле, он вскрыл кабину так и не освоенного им МиГа. Вместо парашюта подложил себе перевернутое ведро и взлетел. Покружив над аэродромом, огни которого не были включены, он, не имея возможности совершить нормальную посадку или катапультироваться, рухнул вместе с самолетом в нескольких километрах от аэродрома.

Сложный пилотаж

Когда нас обучали сложному пилотажу, на инструкторов было страшно смотреть. Выполнять в летную смену по шесть полетов с рабочими перегрузками семь-восемь единиц очень тяжело. По-моему, любимыми их словами на вводе в петлю были: «Отпусти! Отпусти! Не тяни!» Мы, молодые и здоровые парни, полные сил и желания покорить своей воле самолет, таскали ручку управления так, что темнело в глазах даже с ППК – противоперегрузочным костюмом. Инструктора же летать с ППК считали ниже своего достоинства.

Очень мне нравились самостоятельные полеты на сложный пилотаж. Петли, перевороты, бочки – фигуры с названиями, знакомыми с детства, теперь были нам подвластны. Нельзя описать чувства, когда самолет свечой уходит в небо, и перед твоим взором только его безупречная синь. Голова закинута назад в ожидании «перевернутого» горизонта, а рука каким-то шестым чувством держит именно ту перегрузку, которая позволит безопасно выйти в верхнюю точку. Летать вниз головой было прекрасно. Одно плохо: выполнять самостоятельно разрешалось ограниченное количество фигур сложного пилотажа.

Полет парой покорил своей необычностью. Было просто

невероятно на высоте нескольких километров видеть рядом с собой, на удалении каких-то пятнадцати-двадцати метров, самолет, а нем – повернутую в твою сторону счастливую физиономию однокашника.

Туманы слепцовского безделья

Кроме полетов в Слепцовской ничего интересного не происходило. В выходные дни мы были предоставлены сами себе, никто из отцов-командиров за нами толком не приглядывал, справедливо полагая: «А куда вы на хрен денетесь с подводной лодки?»

Иногда в выходные дни приходил пьяный командир полка полковник Иевлев. Здоровенный, как медведь, он обычно приглашал курсантов в «квадрат» и рассказывал одну и ту же историю из своей молодости. Закончил он училище после Великой Отечественной войны. Попал в полк, где каждый пятый летчик был Героем. В то время возрождались традиции старой российской армии. Быть офицером считалось очень престижно. Молодые генералы, сделавшие карьеру не в столичных кабинетах, а на полях сражений, вносили в офицерскую среду дух чести и благородства, личного достоинства, уважения к товарищам. Стали появляться забытые в советское время офицерские балы. Иевлев был статным и красивым молодым человеком. Ладно сидевшая на нем лейтенантская форма помогала разбивать женские сердца. Как-то на одном из офицерских балов он начал усердно ухаживать за молодой красивой женщиной. Стараясь показать себя с самой выгодной стороны, он взахлеб рассказывал о своей профессии и былых подвигах языком видавшего виды военного летчика. И вот в разгар веселья в перерыве между танцами к ним подходит начальник гарнизона, моложавый генерал-лейтенант авиации, дважды Герой Советского Союза. Объект его внимания представляет ему генерала со словами:

– Знакомьтесь, лейтенант, мой муж!

И тут наш славный командир понял, что милая изящная дама – жена их командира корпуса, летчица знаменитого полка «ночных ведьм», Герой Советского Союза, о которой в гарнизоне ходили легенды. «Боевой» летчик готов был если не пустить пулю в лоб, то провалиться на месте.

Еще любил он играться наганом, крутя его барабан и попеременно целясь в каждого из нас. Не знаю, были ли там патроны, но ощущение при виде направленного в твою сторону пусть и устаревшего, но боевого оружия было не из приятных.

Иногда он хватал нас, обнимая и лобзая в пьяном приливе

любви. Думаю, он относился к нам как к своим детям, понимая при этом, что не все из нас доживут до старости.

Особенно одолевала нас скукота во время вынужденного безделья.

Осенью начались туманы, которые стояли иногда несколько дней подряд. Мы днями и ночами дрыхли в своей опостылевшей казарме. Инструктора в такие дни даже не выходили на службу. Две непрерывно звучащие магнитофонные записи Владимира Высоцкого хоть как-то скрашивали наш быт. Хриплый голос народного любимца напоминал нам о горах, которые мы видели только сверху, о летчиках, какими мы мечтали стать.

В ноябре вместе с туманами пришли морозы. Все удобства были на улице, метрах в ста от казармы. Мы обленились до такой степени, что облегчались «по маленькому» прямо у входной двери. В результате образовалась довольно приличная ледовая горка ярко-желтого цвета. И вот внезапно нас посетил майор Осин, ставший к тому времени командиром эскадрильи. Он быстренько нас вывел из спячки и перевел на казарменное положение наших инструкторов. Вымещая на нас зло, инструктора, как будто соревнуясь между собой, изощренно придумывали нам бестолковые и нудные занятия. После того как ледовая горка была успешно изничтожена ломами, мы принялись за ремонт нашей казармы. Свободные от ремонта курсанты копали траншеи, другие их закапывали. Затем нас стали ежедневно водить на аэродром собирать с рулежных дорожек и ВПП камни.

Не знаю, сколько бы так продолжалось, но в один из этих прекрасных дней пришел приказ отправить нас в училище на зимние квартиры. Сборы были недолги, и вот уже труженик-транспортник, надрывно завывая двигателями, несет нас в столицу благодатного края. Через два дня обустройства нас спроваживают в каникулярный отпуск, чтобы после него продолжить обучение на других типах самолетов.

Решив проведать своего закадычного школьного друга, я отправился в Баку и в аэропорту Минеральных Вод нос к носу столкнулся с бывшим абитуриентом Вагабовым. Мы с радостью узнали друг друга. Не поступив в училище, Вагабов вернулся в родную Махачкалу и продолжал летать на спортивных Яках. Был он к тому времени уже мастером спорта СССР по самолетному спорту, членом сборной Советского Союза по высшему пилотажу.

Тогда он и поделился со мной историей, которая произошла с ним не так давно и буквально потрясла меня своей неправдоподобностью. Однажды в Махачкале он выполнял полет

вместе с начальником парашютной службы аэроклуба. На пилотаже у Яка «сложились» крылья, самолет стал беспорядочно падать. Положение экипажа усугублялось тем, что фонари кабин заклинило. Оба летчика должны были неминуемо погибнуть. Но обладавший нечеловеческой силой пилот умудрился сбоку фюзеляжа, где был стык с оторвавшимся крылом, руками расширить и разодрать образовавшуюся дырку, вылез через нее и успел буквально в последний момент привести парашют в действие. Я и раньше знал, что стрессовое состояние иногда дает человеку невероятные силы, но в такой ситуации выжил бы только Вагабов, и он выжил. Начальник парашютной службы, к сожалению, погиб.

После Баку я недолго побыл дома. Впервые в общении с родственниками и знакомыми я ощущал себя настоящим летчиком. Многие из них не верили, что я летаю на реактивном самолете. Встретился с товарищем по школе юных космонавтов Валеркой Очировым, который к тому времени учился в Сызранском военном училище вертолетчиков. В то время никто из нас не мог предположить, что через каких-то десять с небольшим лет Валерий станет Героем Советского Союза, легендарным летчиком афганской войны.

Мы – лейтенанты!

Будем летать на су-15?

В училище нас ждал сюрприз – отобрали две эскадрильи по двадцать пять человек для переучивания на самолет Су-15. В одну из таких эскадрилий попал и я.

Впервые в истории училища, а может быть и мировой авиации, проводился эксперимент по переучиванию курсантов-летчиков с самолета L-29 на сверхзвуковой истребитель-перехватчик такого класса. Это можно сравнить с марксистско-ленинским учением, согласно которому страны переходили последовательно из одной общественно-экономической формации в другую: из первобытнообщинного строя в рабовладельческий, затем в феодальный, капиталистический и, наконец, в социалистический. Кое-какие страны, к примеру, Монголия, перешагнули из феодализма сразу в социализм. Правда, сейчас мы знаем, что из этого получилось. Вот так и мы – с самолета первоначального обучения пересаживались на современнейший, для той поры, двухдвигательный сверхзвуковой истребитель с треугольным крылом. Су-15 был не просто сверхзвуковым самолетом, он был абсолютным рекордсменом мира по посадочной скорости. Триста тридцать километров в час – такую скорость на посадке не развивал ни один самолет мира. Два двигателя также вносили определенную сложность в его освоение.

Лично начальник училища генерал-майор авиации Голодников пришел поздравить нас со столь знаменательным событием. Он сказал, что они нас отобрали как самых лучших и надеются на успех эксперимента, и что всех нас ждет замечательная летная карьера. Задрав носы, мы, гордые сами собой, снисходительно поглядывали на менее талантливых однокашников.

Образцы авиационной техники, на которую готовили курсантов нашего училища, стояли на открытой площадке недалеко от строевого плаца. Площадка была огорожена высоченным, метров в шесть прозрачным и продуваемым забором из проволочной сетки и были прекрасно видны. Еще когда мы изучали L-29, я обошел и облазил все самолеты, стоящие на площадке. Там были и эЛки (L-29), и УТИшки (УТИ МиГ-15) и боевые МиГи (МиГ-17). Обособленно стоял красавец-монстр Ту-128 – сверхзвуковой перехватчик дальнего действия. Он

поражал своими размерами, длина самолета более тридцати метров, высота более семи метров. Вместо стремянки – такой оранжевой алюминиевой лесенки, чтобы подняться пилотам в кабину, применялось специальное приспособление высотой около четырех метров, наверху которого была площадка огражденная перилами для безопасности, более напоминающее «приспособу» для строительных или малярных работ на высоте. Стремительные стреловидные крылья и полукруглые воздухозаборники по бокам фюзеляжа придавали самолету хищный вид. «Фонарь» (остекленная часть кабины экипажа) самолета также отличался от обычных «фонарей» истребителей. Передняя его часть была не плоской, а состояла из двух бронестекол расположенных друг другу под углом порядка девяносто градусов. В передней кабине вместо ручки управления самолетом был рогатый штурвал с фирменной эмблемой «Ту». Кабины поражали своими размерами. В задней кабине штурмана был даже откидной столик. Хотя мы и восторгались этим чудом техники, но особого желания летать на нем не было, так как самолет был очень ограниченных маневренных возможностей. Дальние полеты на «перехват» противника, без маневренных воздушных боев нас не прельщали.

На смотровой площадке не было предмета нашего изучения, современного истребителя – перехватчика Су-15. Он стоял в специальном секретном ангаре, допуск к которому мы получили с началом переучивания. Красавец Су-15 не был таких внушительных размеров, как «Тушка», но привлекал нас своими современными стремительными формами. Носовой часть фюзеляжа начиналась длинной трубкой приемника воздушного давления (ПВД), ассоциируемой большей частью гражданского населения с современной авиационной пушкой, плавно переходила в острый «радиопрозрачный» конус зеленого цвета, внутри которого прятался современный по тем временам радиолокационный прицел. Плоские воздухозаборники по бокам фюзеляжа, треугольное тонкое крыло, полностью отклоняемое горизонтальное оперение (горизонтальный стабилизатор) – все говорило о скоростных и маневренных возможностях этого самолета. Мы смотрели на этого красавца, и нам не верилось, что через каких-то пару-тройку месяцев нам предстоит на нем летать.

МиГ-17, так МиГ-17

Около двух недель я с воодушевлением осваивал Су-15. Но в один из дней – здравствуйте, пожалуйста: нашу эскадрилью в полном составе, ничего нам не объясняя, начали переучивать

на самолет МиГ-17. Из двух эскадрилий, первоначально отобранных для освоения «сверхзвука» оставили одну. Нашей эскадрильи «не повезло». Видимо, страна еще не «наклепала» для нас необходимое количество уникальных самолетов, и не подготовила такое же количество инструкторов. Недолго погоревав, что нас только подразнили вкусной конфеткой, с не меньшим энтузиазмом мы приступили к изучению легенды советской авиации. За зиму мы переучились на МиГ-17, и в апреле нас уже ждал полевой аэродром Светлоград. На аэродроме базировались две эскадрильи, одна – нашего, Тихорецкого полка, и одна – Сальского.

Аэродром был расположен в степях Ставрополья, в десяти километрах от ближайшего села, что не давало нам никаких шансов на «личную» жизнь.

Небольшой провинциальный городок Сальск находился в безлюдных степях Ростовской области и не был престижным местом для службы. Тихорецк, один из городов благодатного Краснодарского края, наоборот, считался одним из лучших мест. Это было видно по инструкторскому составу эскадрилий. В нашей эскадрилье инструктора были старше и опытнее, в звании не ниже капитана. В соседней же преобладали молодые лейтенанты и старшие лейтенанты.

Негласный дух состязательности между курсантами двух подразделений установился с первых дней нашего пребывания на лагерном аэродроме. И мы в этом плане проигрывали. Соседи начали летать в конце апреля, в то время как мы с нашими многоопытными наставниками все еще проходили наземную подготовку. Возможно, принцип «Долго запрягаем, но быстро ездим» в данном случае и был оправдан.

В Сальской эскадрилье, кстати сказать, служил и будущий изменник Родины, а возможно и завербованный агент, лейтенант Виктор Беленко. По всей видимости, я с ним не раз встречался в столовой и на спортивных площадках, но так как даром предвидения не обладал, то и не разглядел, и не запомнил будущего предателя века.

Первая потеря…

День 3 мая 1973 года запомнился мне на всю жизнь. Погода стояла теплая, почти летняя. Весь советский народ отходил от первомайского загула, но сальские летчики, на зависть нам, летали. Наши же инструктора, предпочли полетам заслуженный отдых на берегах Кубани, в Тихорецке. И только один из офицеров проводил с нами занятия по работе наземных

средств связи и радиосветотехнического обеспечения полетов. Как работают эти средства, мы уже знали по опыту полетов на Л-29, посему я с моим товарищем Борей Полыгачом решили сачкануть. Укрывшись за зданием учебного корпуса, мы наблюдали, как летают наши соседи.

Оставляя пыльный след на грунтовой ВПП, один за другим взлетали учебно-боевые спарки – двухместные самолеты для обучения летного состава – УТИ МиГ-15. Мы с завистью глядели им вслед и комментировали технику выполнения взлетов, заодно кляня наших, любителей отдыха, инструкторов.

Вот разбегается очередной УТИшка. Мое внимание привлекает необычно большой взлетный угол.

– Боря, смотри, какой угол – как у Су-пятнадцатого! – говорю я, хотя Су-15 видел только в секретном училищном ангаре.

Мы оба пристально наблюдаем за разбегающимся самолетом. Вот он оторвался от земли, но почему-то, в отличие от других, без набора высоты продолжает лететь в полуметре над землей с таким же сверхъестественно большим взлетным углом. Тревога закралась мне в душу:

– По-моему, угол слишком большой. Почему они не отходят от земли?

– Перетянули ручку! – высказываю вслух смертельную догадку.

– Отпусти ручку – кричу я, как будто меня услышат летчики ещё не обреченной УТИшки.

Полыгач стоит молча. Прекрасно зная аэродинамику, возможно, он также понял катастрофичность ситуации.

Самолет, между тем, плавно начал набирать высоту с таким же большим углом атаки – углом между продольной осью самолета и набегающим потоком. На высоте около пяти метров, стала убираться носовая стойка шасси, и самолет накренился градусов на пятнадцать вправо, затем, словно одумавшись, нехотя переложил крен в левую сторону и медленно-медленно стал увеличивать левый крен.

Видя развивающийся крен, успеваю сказать:

– Что? Что они делают? Свалятся!

Представившаяся картина чем-то напомнила мне полет курсанта Пугина на Л-29. Тот же вид в плане, такая же недопустимо малая высота. Но тогда в пятидесяти метрах от меня пронесся крест Л-29, а сейчас в трёхстах метрах показался план стрелы УТИ Миг-15. При крене девяносто градусов захлопнулись ниши основных стоек шасси, и я понял, что никакая сила уже не удержит самолет в воздухе, точка возврата в земную жизнь пройдена.

Достигнув крена градусов сто двадцать, самолет рухнул. Он упал на спину, отскочил, перевернулся через крыло и уже плашмя опустился на «брюхо». Из него вырвался факел пламени и повалил густой черный дым.

Мы бросились к горящему самолету. Кровь стучала в виски. Со всех сторон бежали курсанты, офицеры, солдаты. И хотя разум говорил, что надежды на спасение экипажа нет, сердце надеялось на чудо.

Самолет полыхал, словно гигантский костер. Весь хвост был в дыму, огромные языки пламени, облизывая фюзеляж, подбирались к кабине. Почему-то кабина была одна, хотя я четко видел, что взлетала спарка.

«Неужели я ошибся, и взлетал МиГ-17? – успел на бегу подумать я. Но нет, по контурам самолета было ясно, что горел УТИ. – Наверное, переднюю кабину оторвало при ударе».

Человек десять безуспешно пытались помочь инструктору, безжизненно уронившему голову на грудь. Метрах в тридцати от самолета лежало безжизненное тело курсанта. Жесткий кудрявый ежик волос был присыпан осевшей пылью.

«Толик Голушко» – определил я по этим кудрям.

Пламя уже врывалось в кабину. Руки инструктора в черных перчатках лежали на рычагах фонаря. По их положению я понял, что он так и не вмешался в управление, полностью доверившись курсанту. Открыть фонарь никак не удавалось: мешал огонь. Подъехали пожарные. Но когда включили воду, по всей длине рукава брызнули десятки фонтанчиков. На выходе из брандспойта била чуть заметная струйка. Отчаянные проклятья в адрес пожарных слились с почти звериным воем безысходности. Несколько курсантов, взобравшись на фюзеляж, сапогами отчаянно пытались разбить остекление фонаря. Наконец кто-то раздобыл лом и несколькими ударами раздолбал фонарь. Безжизненное тело инструктора вытащили и положили подальше от огня. То, что я принял сначала за перчатки, были обуглившиеся кисти. Из полуоткрытого рта пострадавшего поднимались маленькие облачка то ли пара, то ли дыма. Через несколько минут его отправили на санитарной машине в Светлоград. Кто-то из командиров начал отгонять народ от горящего самолета. И вовремя – едва мы отбежали, одна за другой сработали катапультные установки. Выброшенные пиропатронами на высоту около пятнадцати метров, кресла упали туда, где минуту назад стояли люди.

Несколько раз над нашими головами пролетели уходящие на второй круг экипажи. Безуспешно пытаясь освободить от людей ВПП, истерично кричал начальник лагерного сбора

подполковник Михеев. Наконец руководству удалось разогнать толпу с полосы, и самолеты один за другим стали садиться, проносясь мимо догорающего УТИ.

Погиб не Толик Голушко, как я первоначально подумал, а курсант Алексей Никифоров. У него были такие же русые кудри. Ну, что же, если верить старой примете, хоть Толик будет долго жить. Алексей был старше нас года на три. Поступив в училище после службы в армии, он отличался атлетическим телосложением и отменным здоровьем. В любое время года он ежедневно обливал себя водой из крана. Он один из немногих «крутил солнце» на разболтанном турнике, также вызывал у всех искреннее восхищение своей игрой на волейбольной площадке. И вот этого парня, совсем недавно пышущего здоровьем и энергией, рядом с которым мы прожили почти три года, нет. Только вчера ты с ним здоровался, разговаривал, а сегодня… Невозможно поверить, что его нет, и уже никогда не будет на этом свете, что никогда не перекинешься с ним словом, не встретишься, и не пожмешь его жесткую сильную мужскую руку… В девятнадцать лет сложно с этим смириться…

Вечером по лагерю разнеслась печальная весть, что инструктор, Вячеслав Лобач тоже скончался. Был он ровесником Алексея с разницей в датах рождения буквально в несколько дней. Он окончил училище год назад и недавно приступил к подготовке курсантов. У Алексея это был шестой вывозной полет, и инструктор полностью доверил ему управление. Даже после «перетягивания» ручки на взлете у инструктора были возможность и время для исправления ошибки курсанта.

Вполне допустимая на этапе обучения ошибка курсанта, и отсутствие опыта, и умения исправить ошибку инструктора обернулись страшной трагедией…

Через день мы провожали наших товарищей. От казармы до транспортного Ан-24, меняя друг друга, несли на своих плечах два цинковых гроба. Сделав прощальный круг над аэродромом, самолет, покачал крыльями и скрылся, унося в последний полет двух навечно молодых летчиков.

Оплавленные остатки самолета оттащили на край аэродрома. На девять и сорок дней мы ходили к ним, чтобы помянуть погибших товарищей.

После катастрофы мы почти месяц не летали, заново проходя наземную подготовку и сдавая зачеты. Часть курсантов, осознав, что профессия летчика не для них, под различными предлогами ушла из училища. Основная же масса, получив первую серьезную психологическую закалку, упорно пробиралась тернистым путем к своей мечте.

Инструктора, обжегшись на молоке, стали дуть на воду. Теперь они допускали нас к самостоятельным полетам с большой осторожностью. Масла в огонь подлил курсант Усольцев, носивший странную кличку Писюнчик. Несмотря на такое прозвище, к нему все относились очень доброжелательно и с симпатией. Небольшого росточка, он ничем особым не выделялся из общей массы, но, к удивлению большинства, первым из нас вылетел самостоятельно на самолете УТИ МиГ-15.

Поглазеть на «первую ласточку» вышли все, кто был свободен от полетов. Когда курсант безукоризненно и прямо-таки филигранно выполнил взлет и посадку, ни у кого не осталось сомнений, что он действительно первый из нас. Гордо, всем на зависть, он повторно вырулил на ВПП и без помарок снова взлетел по кругу.

Ни капли не сомневаясь, что второй полет завершится не менее красиво, я отправился в полевую столовую. Только очистил от скорлупы яйцо, как послышался вой пожарной машины. Выглянул из окошка вагончика-столовой и обомлел. Знакомая картина месячной давности – громадный факел и столб дыма – опять предстала перед глазами: горела УТИшка, зарывшийся носом в грунт. Господи, неужели опять?!

Подбежав к месту происшествия, метрах в ста от самолета мы увидели стоящего с опущенной головой «дважды героя» сегодняшнего дня Усольцева-Писюнчика. Вдруг он рванулся к самолету. Командир эскадрильи едва успел его остановить. Оказывается, курсант забыл в кабине кислородную маску и, вспомнив о казенном имуществе, бросился его спасать.

На этот раз пожарный рукав не был дырявым, но расчету не удалось сбить пламя, и самолет сгорел практически дотла. И опять сработали катапультные кресла, покидая сгорающий самолет.

Что же случилось с нашим отличником? Когда я управлялся со вторым завтраком, окрыленный успехом Усольцев на посадке допустил отделение от взлетно-посадочной полосы. Такую ошибку авиаторы называют «козлом». Дальше – больше. Делая неграмотную попытку исправиться, курсант простого «козла» вогнал в прогрессирующий. Очевидцы видели, что в последний раз самолет подскочил почти на три метра и, лишенный подъемной силы, по закону земного притяжения рухнул с этой высоты. Обломив носовую стойку шасси, пропахав по грунту около пятидесяти метров, УТИшка благополучно остановился, завершив свой последний полет. Зарывшись обшивкой в грунт, он

повредил элементы топливной системы и мгновенно вспыхнул. Слава Богу, летчик был крепко затянут ремнями, не получил травм и быстро покинул самолет, став таким же свидетелем его последних минут, как и мы.

После этой аварии опять пошли занятия и зачеты. Писюнчика мучили больше всех, но не списали.

УТИ МиГ-15 был создан на базе одного из лучших истребителей своего времени МиГ-15, высокоманевренного, вплотную подошедшего к скорости звука. Но наш учебно-тренировочный истребитель, в простонародье любовно именуемый «мандавошкой», вполне оправдывал эту кличку. Особенно много неприятностей он приносил на взлете и посадке. Из-за малого запаса устойчивости на нем легко было перетянуть ручку, как в случае с Никифоровым, а на посадке вогнать его в прогрессирующий «козел», из которого выход обычно заканчивался серьезной поломкой или аварией, как у Усольцева.

Печально знаменит УТИ МиГ-15 еще и тем, что на нем погибли первый в мире космонавт Юрий Гагарин и летчик-испытатель Владимир Серегин. Есть много предположений и версий, почему это случилось, в том числе высказанных людьми, которых я очень уважаю.

Одна из версий – что истребитель попал в спутный след другого самолета. Спутный след – это невидимый след, оставляемый самолетом за счет действия аэродинамических сил. Над крылом давление меньше, чем под крылом, за счет этого самолет собственно и летает. Но помимо этого из-за разности давлений происходит перетекание воздушного потока с нижней части крыла в верхнюю, а так как самолет движется, то это перетекание остаётся позади самолета, образуя «жгуты» воздушных струй. Очень приблизительно можно сравнить это с тем следом, какой оставляет катер на воде. Но эта версия, да еще разговоры о спутном следе Су-11, не выдерживают никакой критики. Я сам летал впоследствии на Су-11 и со всей ответственностью могу сказать, что это не тот самолет, который может вогнать в смертельный режим УТИ МиГ-15.

При всем преклонении перед подвигом Юрия Алексеевича Гагарина, надо сказать, что летчик он был, мягко выражаясь, далеко не отменный. Главным критерием при отборе летчиков в отряд космонавтов было не летное мастерство, а состояние здоровья, психологическая устойчивость. Первый класс, минуя второй, присвоенный ему министром обороны СССР, был данью уважения к его заслугам как народного героя, но не как летчика. Фактически у него был третий класс. Но если учесть, что после зачисления в отряд космонавтов и погружения в работу

с принципиально другими летными аппаратами, он не держался за штурвал самолета семь лет, то, как летчик по своему уровню не соответствовал даже третьему классу.

Юрий Алексеевич стремился летать, и именно он, будучи командиром отряда космонавтов, добился разрешения на полеты. Не знаю, кто принял решение о восстановлении Гагарина как летчика, но целесообразность этого решения вызывает большие сомнения. Символ, славу и гордость страны должны были беречь. Беречь так, как американцы берегли своего национального героя —астронавта, человека впервые ступившего на Луну Нила Армстронга. После своего исторического полета, не смотря на то, что был летчиком-испытателем, его пожизненно отстранили от испытаний авиационной техники. Не знаю, как сам Армстронг переживал свое отлучение от любимой работы, но для человечества он был сохранен. Миллионам и миллионам людей планеты посчастливилось общаться с живой легендой человечества, слышать его, разговаривать с ним, выразить свою благодарность и восхищение этому мужественному человеку. Юрий Гагарин за свою короткую, как вспышка молнии, жизнь, не был обделен вниманием и славой, но как много потеряло человечество после его трагического ухода. Понятно, что в силу его занятости и уже совсем иной востребованости профессионально летать Гагарин не мог, и если бы он не убился в тот раз, трагедия могла случиться позднее. Это все равно, что ученику хореографической группы, только что освоившему основные балетные па, присвоить звание народного артиста и поручить основные партии в Большом театре. Ведь надо было учитывать статус первого космонавта, реально оценивать его возможности. И уж если решение о полетах принято, то к его летной подготовке надо было отнестись с величайшей осторожностью и без малейших скидок.

Наиболее вероятная причина гибели Серегина и Гагарина вполне прозаична – ошибка в технике пилотирования. Чем она была вызвана – другой вопрос. Воздушное хулиганство, потеря пространственной ориентировки в облаках, отказ пилотажно-навигационных приборов, в частности авиационного горизонта истребителя (АГИ), – могло случиться все.

Катастрофы в небе тогда не были чем-то необычным. (Другое дело, что о них не сообщали в печати так широко и громогласно, как теперь.) Ежегодно падали сотни самолетов и гибли сотни летчиков. Вопросами безопасности полетов ни в Советском Союзе, ни в нынешней России толком никогда и никто не занимался. Декларируя на уровне лозунгов, что летать надо безаварийно, государство эту проблему не решало. Используя громадный

экономический и людской потенциал, ежегодные потери оно восполняло гигантским конвейером производства авиационной техники и летчиков.

Ни одна страна мира не выпускала столько самолетов, сколько Советский Союз. Тысячи летательных аппаратов, с ограниченным ресурсом и не всегда доведенных до ума, поступали в полки. Печально известные своей сложностью и аварийностью самолеты МиГ-19, Як-28, Су-9, унесшие сотни человеческих жизней, так и не были официально приняты на вооружение. «Старики» нам рассказывали, что за сто часов налета на Су-9 давали орден Ленина, за пятьдесят часов Боевого Красного Знамени, и за двадцать пят – Красной Звезды. А просто так в те времена награды не раздаривали.

Ни одна держава мира не могла себе позволить иметь столько авиационных училищ, авиационных центров и аэроклубов ДОСААФ. Несколько тысяч летчиков пополняли ежегодно ряды гибнущих, уходящих на пенсию и досрочно списывающихся офицеров. десятая часть выпускников училищ погибали в первые пять лет службы. Никто официальной статистики этих потерь не вел, а знали о ней многие, обводя в траурные рамки фотографии своих однокашников в выпускных альбомах.

В гибели Гагарина по большому счету виновата была сама государственная машина, прокрутившая его в гигантской мясорубке вместе с тысячами других пилотов, ушедшими из жизни в мирное время.

Сотни миллиардов государственных рублей ежегодно сжигались в топке по имени «советская авиация». Тысячи пилотов – элита любого государства, только не нашего, – влачили полунищее существование, медленно спиваясь в забытых Богом гарнизонах.

Это небольшое отступление, больше похожее на крик души, конечно, навеяно той несправедливостью, которая была присуща нашему социалистическому строю, для которого человек был простым винтиком в системе государственной машины.

Возвращаясь к УТИшке, скажу, что для меня эта «мандавошка» была одним из лучших самолетов. Я с удовольствием летал на этом очень чутком к управлению, и не прощающем летчикам грубых ошибок, самолете.

Самолет самолетов и инструктор инструкторов

Наконец-то, после всех этих передряг, в начале июля вылетел самостоятельно и я. Сделав два полета на УТИ, я полетел

на боевом самолете. Это был МиГ-17.

Я был очарован истребителем.

Во-первых, он был по-настоящему красив. Маленький приплюснутый фонарь с лобовым бронестеклом толщиной шестьдесят четыре миллиметра придавал ему хищный и стремительный вид. Угол стреловидности сорок пять градусов, сигарообразный фюзеляж на земле и в воздухе делали его законченным и гармоничным. Практически в любом самолете можно найти какие-то диспропорции – МиГ-17 же, как стандарт женщины 90—60-90, был образцом совершенства.

Во-вторых, летать на нем было одно удовольствие. Как и во внешнем виде, в его летательных характеристиках все было прекрасно. Идеальное сочетание устойчивости и управляемости делало эту машину в руках пилота поистине игрушкой. Уже после нескольких полетов я в нее влюбился страстно, если можно так сказать о неодушевленной машине. Я понял, как мне невероятно повезло: не окажись я в компании «лишних» при переучивании на Су-15, никогда бы не изведал счастья полета на самолете самолетов – МиГ-17.

Надо сказать, что у меня на нем был уникальнейший инструктор – старший лейтенант Владимир Владимирович Цыбенко, в миру Цыба. Талантливейший летчик, прекрасный методист и педагог, он еще и обладал от природы непревзойденным чувством юмора, Это был настоящий кладезь крылатых выражений, которые цитировались всеми офицерами Тихорецкого полка. В Светлограде каждая летная группа имела свою «фазенду». Оборудованная в виде небольшой беседки с одним столом и лавкой из грубо оструганных досок, она была своего рода маленьким учебным классом. Во время разбора полетов у нас в группе вся эскадрилья с молчаливого согласия других инструкторов передвигалась к нашей «фазенде», дабы послушать бесплатный концерт.

Владимир Владимирович требовал досконального знания самолета, аэродинамики, Инструкции и всего, что связано с полетами. Так же серьезно он относился и к самим полетам. Даже самые незначительные ошибки разбирались с исключительной дотошностью и серьезностью. Серьезностью для нас – для остальных же это был настоящий спектакль. Поочередно поднимая нас и разбирая полет или проверяя наши знания, Цыба комментировал все такими сравнениями, сопоставлениями и эпитетами, что эскадрилья покатывалась со смеху. Придумав каждому из нас клички, которые были производными от наших имен и фамилий и ничего обидного в себе не несли, он произносил их с такой интонацией и таким

выражением лица, что иногда они звучали обиднее, чем Писюнчика Усольцева. Когда он говорил Женьке Новикову со свирепым выражением лица:

– Новик, изделие ты резиновое, расскажи-ка, как занимал третью зону! – Женя покрывался красно-белыми пятнами, пытаясь оправдаться, что почему-то приводило зрителей в неописуемый восторг. В группе нас было четверо: Боря Полыгач, Вася Подкорытов, Женя Новиков и я. Всем нам доставалось одинаково, но только не в меру амбициозный Новиков всегда болезненно реагировал на своеобразную манеру нашего инструктора.

Я же, смирившись с участью быть предметом постоянных шуток, через некоторое время перестал обращать на них внимание и относился к разбору как к вполне серьезному мероприятию. Тем более, что Владимир Владимирович, обладавший филигранной техникой пилотирования, имел моральное право нас драть как сидоровых козлов. С высоты прожитой летной жизни теперь могу сказать, что это был лучший инструктор в моей жизни, сам летал как Бог, и нас учил тому же.

Для него не существовало официальных нормативов оценки полетов. Так, например, согласно КУЛПу (это курс учебно-летной подготовки, документ, определяющий прохождение программы обучения на конкретном типе самолета, с перечнем полетов-упражнений, указанием их порядка и последовательности, нормативами оценок полетов) при выполнении горизонтального полета на оценку «отлично» допускалось отклонение до пятидесяти метров по высоте. Цыба же даже за десять метров мог тебя так отрихтовать, что всей эскадрильи смотрящей это шоу казалось, что мы полнейшие бездари. Поначалу было до соплей обидно, но постепенно мы научились летать так, как требовал инструктор, и при полетах со старшими начальниками получали только отличные оценки. И хотя Цыба, по-прежнему не давал нам покоя и собирал аншлаги, тон его разборок становился все менее язвительным. Иногда он умудрялся и хвалить, но так, что и этим вызывал не меньший хохот.

Я понимал, что инструктор очень ответственно к нам относится, желая сделать из нас настоящих летчиков, и никогда на него не обижался. Став в последствие летчиком, командиром и инструктором, я старался с такой же ответственностью обучать подчиненных мне летчиков.

Курсантские приколы

Как-то раз балагур и пройдоха Завалей попался «вусмерть» пьяный на глаза командиру эскадрильи подполковнику Морозову.

После того как курсант очухался, комэска вызвал его на ковер. Здоровенный, как медведь, одним своим видом он наводил на нас ужас.

– Что ж ты напился, сукин ты сын? – начал разбираться суровый командир.

Завалей, курсант неробкого десятка, тут же сориентировался и, подобострастно пожирая «честными» глазами командира, изрек:

– Товарищ подполковник, помните, на прошлой неделе я принес стекло, которым мы застеклили окно в штабе?

– Помню, ну и что из этого?

– Так ведь я его выменял у сторожа соседней МТС за бутылку водки!

– Как так?

– Я сначала хотел купить у него, а сторож ни в какую: только пол-литра! Вот вчера я и пошел с ним рассчитываться! А он, зараза: если со мной не выпьешь, обижусь на всю жизнь! Как я его ни просил, он все одно: пей да пей, иначе обидишь старика – и тогда ко мне больше не подходи! А вы ведь поставили мне задачу еще и доски для туалета раздобыть. Я и насчет досок с ним уже договорился. Пришлось выпить! А я с утра ничего не ел, и у него даже куска хлеба не было. Вот меня и развезло!

– Ну, раз так, то прощаю, на тебе пятерку. Это компенсация расходов, – выдал ему из своего кармана деньги доверчивый командир.

– Да, что вы, товарищ подполковник, да как я могу у вас брать деньги, – для виду попытался отказаться пройдоха.

– Бери-бери, я же знаю, какое довольствие у вашего брата.

Потупив взор, курсант скромно сунул деньги в карман. На самом деле Завалей упер и стекло, и доски в той же МТС. А «честно» заработанное пропил с друзьями.

Для пущего контроля над курсантами к нам в эскадрилью был назначен помощником командира эскадрильи по строевой подготовке капитан Савраскин, тут же получивший кличку «Савраска». До сей поры, он служил где-то в пехоте, понятие об авиации имел весьма смутное, и чем заниматься в новой должности, по всей видимости, не знал. Курсантов он откровенно боялся, всячески пытаясь завоевать авторитет дешевыми поблажками и панибратством. Однако обо всем, что творилось в казарме, четко докладывал командиру эскадрильи. Так как на откровенность с ним никто не шел, то основным способом сбора информации было подслушивание наших разговоров. Курсанты быстро раскусили новоявленного Пинкертона и, замечая, когда его «локаторы» находились в режиме «пеленга»,

несли всякий бред.

Однажды, заранее сговорившись навешать ему лапши на уши, мы собрались в курилке, и Боря Полыгач как бы невзначай произнес:

– Опять на разборе полетов выдрали! Выскочил из пилотажной зоны на целых десять километров!

Я в тон ему поддерживаю разговор:

– А я траверз аэродрома проскочил, не заметил!

Прикрываясь газетой, Савраска что-то строчит в своем блокноте, видимо записывает непонятные для него слова.

– Ага, клюнул! – понимающе переглянулись мы. Вася Подкорытов глубокомысленно изрек:

– А как не выскочишь и не проскочишь? Кругом одни степи, ни одного маломальского ориентира! Не то, что на Кавказе: деревня на ауле селом погоняет!

– Да, – как бы задумавшись, произнес я, – Вот если бы ограничительные пеленги в зонах и траверз аэродрома песочком посыпать!

– Ну, ты хватил! Кто с таким предложением к командиру эскадрильи пойдет? Инструкторам лишний раз светиться нет резона, а нам субординация не позволяет, – подхватил Полыгач.

– Да, неплохо бы парочку машин песка отправить в зоны и на траверз! – мечтательно произнес Вася.

Законспектировав наш разговор, Савраскин, как будто вспомнив о чем-то срочном, убыл в штаб эскадрильи.

Мы, соблюдая меры конспирации, последовали за ним. Притаившись за углом, навострили уши. Штаб был летний, деревянный, и все разговоры в нем были слышны на улице. Тем более что командир эскадрильи подполковник Морозов имел громогласный бас.

– Товарищ подполковник, разрешите обратиться, – это Савраскин.

– Ну, что там у тебя? – голос Морозова, как из репродуктора.

– Курсанты жалуются, не могут в зоне удержаться и траверз проскакивают!

– Не понял? – не въехал комэска.

– Ориентиров мало, ограничение пеленга и траверза совсем не видно! – как можно профессиональнее выдавил из себя помощник по строевой.

– И что ты предлагаешь? – заинтересовался Морозов.

– Я вот готов взять человек пять курсантов, машину и высыпать песком эти самые пеленга и траверзы, – не совсем уверенно промямлил Савраска.

Из той неописуемой брани, которую изверг комэска,

нетрудно было вычленить прямое указание, чтобы Савраска занимался своим делом, а не лез туда, куда его не просят. Наш строевик так и не понял, за что его отодрали. Спустя какое-то время он спросил у старшины эскадрильи сержанта Назарова как бы, между прочим:

– А сколько надо песка, чтобы в зоне пеленги отсыпать?

Назаров, уже знавший о нашем розыгрыше, серьезно ответил:

– Каждый пеленг – километров десять. Если на десять метров одну машину, то на каждую зону как минимум две тысячи машин, а если учесть, что у нас пять зон, то тысяч десять-то надо.

Летчики-инструктора тоже любили розыгрыши и приколы. Обычно на разборе их полетов мы не присутствовали, но, как уже говорилось, звукоизоляция в штабе желала быть лучшей, а раскаты морозовского баса были ничуть не тише раскатов летнего грома. Поэтому о промашках наших учителей мы всегда знали. И вот однажды Морозов поднимает старшего летчика-инструктора, уже немолодого майора Обуховича, белоруса по национальности, тучного толстячка с выпирающим пузом. На посадке он «недобрал» ручку и сел с малоподнятым носовым колесом. Обычно инструктора самостоятельно летали редко, и, я подозреваю, кое-кто из них иногда забывал, что летит сам. Видимо, давая самому себе команду на исправление ошибки, они не всегда вовремя исполняли ее сами.

– Ты что же, Степаныч, на посадке недобираешь? Я ведь тебя так в следующий раз от полетов отстраню! – сурово грозится Морозов.

– А я тябя в жопу пацалую! – отвечает белорус Обухович. Взрыв хохота инструкторского состава сводит весь разбор на нет. Отстранить старого инструктора от полетов было все равно, что напугать ежа голой задницей. Выполняя в летную смену по пять-шесть полетов со своими подопечными, они кроме как высочайшей физической и психологической нагрузки ничего не испытывали и отстранение от полетов воспринимали как возможность отдохнуть.

Врач, который присутствовал на полетах, запомнил ошибку, которую допустил Обухович, и решил проконсультироваться у Цыбы, что это такое – «недобираешь». Цыба не упустил возможности подколоть доктора:

– Ты видишь, какое брюхо у Степаныча? А ведь это твоя вина: летчика с ожирением допускаешь к полетам! Вот он и недобирает ручку управления на посадке. Упирается она в его пузо.

Сам Цыба, несмотря на молодой возраст, был не намного тоньше Степаныча. Поймав взгляд доктора на своем животе, он пояснил:

– Я-то на посадке втягиваю живот в себя, а вот Степаныч или забывает, или сил у него не хватает, старый ведь.

– И что же делать?

– Очень просто, Степаныч—то стесняется попросить сделать ему по профилю живота изогнутую ручку, а ты можешь, как врач, подсказать командиру, чтобы для него ее сделали.

Доктор, у которого появилась хоть какая-то возможность проявить себя, помчался к Морозову с таким прекрасным, на его взгляд, предложением. И опять гремел гром, и сверкали молнии из командирского кабинета.

Прыжки на воду

В августе прилетел транспортник и увез нас в училище – выполнять парашютные прыжки на воду. Такие прыжки давали возможность приобрести необходимые навыки на случай катапультирования над водной поверхностью. Из-за неумения действовать в подобных ситуациях, в Союзе ежегодно погибали один – два пилота.

Для обеспечения плавучести нам выдали оранжевого цвета авиационные спасательные жилеты (АСЖ). Надувать их надо было после открытия парашюта через два мундштука – левой и правой камер.

Вместе с нами прыгал капитан Зуев. Он немного заикался, что, впрочем, несильно мешало его преподавательской работе. Себе он взял новенький АСЖ – с баллончиком со сжатым воздухом для штатного наполнения жилета. Франтовато красуясь перед нами в модных плавках и необмятом жилете, перед посадкой в самолет он дал нам последние инструкции. Стояла жара, и мы с нетерпением ждали возможности окунуться в чистые воды Сенгелеевки. Озеро было источником водоснабжения города, купаться в нем запрещалось. Городские власти для училища делали исключение, разрешая парашютные прыжки.

Накануне прыжков дотошные ПДСники провели опрос, кто умеет или не умеет плавать. Действую по принципу монашки «береженного Бог бережет», я записался в список «неумеющих».

И наступает день прыжков. Вот оно уже показалось, это живописное сине-голубое озеро. Его громадная чаша, окруженная плоскогорьем и холмами, поросшими лесом, сверху напоминала то ли кратер давно потухшего вулкана, то ли воронку от упавшего гигантского метеорита. Бесстрашно шагнув в распахнутую дверь и испытав ни с чем несравнимое чувство свободного падения и удовольствия после раскрытия парашюта, я спокойно надул спасательный жилет и с интересом рассматривал окружающие

пейзажи. Мой ПД-47 опускал меня точно в центр озера. С трех сторон к предполагаемому месту моего приводнения, оставляя за собой белые буруны, неслись три катера.

– Ага, мое «неумение» плавать подействовало! – с удовлетворением подумал я, прикидывая какой катер меня быстрее «спасет». Несколько минут парения над живописнейшим озером, и вот подходит пора приводнения.

Расстегнув подвесную систему и выскользнув из нее перед самой водой, я с удовольствием окунулся в прохладу озера. Не успел вынырнуть, как меня уже тащили в катер несколько пар сильных рук. И тут же катера помчались в разные стороны подбирать других парашютистов. Мы помогали спасателям. Последним вылавливали капитана Зуева. Одной рукой держась за «запаску», второй пытаясь привлечь наше внимание, он регулярно с головой уходил под воду. Сначала я думал, что капитан придуривается, но когда мы стали его вытаскивать, стало понятно: опоздай мы на несколько минут – и вызывать бы уже водолазов. Потерявший все силы капитан весил килограммов девяносто, и затащить его на катер было не так-то просто. Пока мы его волокли, он упорно выговаривал одну единственную букву: «Ббб… ббб… ббб…». Поняв, что спасен, и наконец-то успокоившись, капитан сказал то, что хотел:

– Ббб… дь, жилет порвался.

Когда парашют открылся, он дернул «грушу» ввода баллончика, и его новенький жилет лопнул. То ли давление в баллончике было слишком большое, то ли высота была велика, а может, жилет был бракованный. Зуев, не умея плавать, едва не утонул. Спасла его «запаска», которая имела плавучесть до той поры, пока не промокнет.

Расстелив на просушку парашюты, мы, сочетая полезное с приятным, несколько часов учились пользоваться спасательной лодкой и средствами сигнализации.

На следующий день мы выполнили еще по одному прыжку и до конца дня наслаждались купанием. На сей раз у капитана Зуева был старый и обшарпанный жилет. Зато надежный.

Некоторым ребятам из Сальской эскадрильи на прыжках повезло не так, как нам. Одна из выбросок проводилась под мощным кучевым облаком. Как только раскрылись купола парашютов, дремавшее облако стало наполняться влагой и на глазах превращаться в грозовое. Словно гигантский пылесос, стало оно засасывать в свое чрево троих парашютистов. Их унесло за несколько километров от берега. Приземляться курсантам пришлось при сильном ветре. Получив различные травмы, бедолаги оказались в госпитале. Одного из них, получившего

сотрясение мозга, врачи списали.

Нашел, увидел, победил

Ближе к осени мы улетели на «зимние квартиры» в Тихорецк. Базовый аэродром жужжал, как растревоженный улей, почти круглосуточно. Три эскадрильи, попеременно меняя друг друга, летали в три смены – две днем и одна ночью. Наша летала днем. Дневная программа была гораздо насыщеннее и интереснее ночной.

После отработки техники пилотирования и маршрутных полетов в простых метеоусловиях мы приступили к освоению воздушных боев и отработке групповой слетанности.

Как только я понял азы воздушного боя, сразу же стал их выигрывать, независимо от уровня подготовки противостоящего мне пилота. Дело в том, что в воздушном бою, как правило, выигрывает тот, кто первый обнаружит самолет противника. А за «противника» выступали наши инструктора на МиГ-17, или на УТИ МиГ-15, совмещая воздушный бой с «провозкой» другого курсанта. Сам того не осознавая, я обладал невероятной остротой зрения, и умудрялся найти найти «иголку» МиГа в стогу сена, вернее, в небесах. В авиации, при ведении визуальных воздушных боев, принято углы измерять в тысячных. Одна тысячная это угол, при котором длина дуги окружности соответствует одной тысячной её радиуса. То бишь, один метр на расстоянии одного километра, и будет соответствовать одной тысячной. Длина самолета МиГ-17 одиннадцать метров, размах крыльев десять метров. Не трудно подсчитать, что на дальности десять километров этот самолет и будет всего лишь в одну тысячную, а на расстоянии двадцать километров, половину тысячной. «Нормальный» человеческий глаз на таком удалении не способен выделить такой маленький предмет. Но то ли на фоне голубого неба, то ли органы зрения обострялись, но я всегда «находил» «вражеский» истребитель на дальности от двадцати до пятнадцати километров. Следовал доклад:

– Цель вижу справа, разрешите работу!

Инструктору не позволяло самолюбие сказать, что он не видит какого-то молокососа, он разрешал работу, разворачиваясь в мою сторону. Но вся разница была в том, что я то его видел, а он меня нет. Да и «загнуть» траекторию с перегрузкой семь-восемь единиц для девятнадцатилетнего юноши особых проблем не составляло. Так, что, обычно, за «половину» виража я выходил в «хвост», «обрамлял» своих учителей в перекрестие коллиматорного прицела своего

истребителя, и с победным докладом:

– Атаку произвел, выхожу вправо, – выходил из поединка победителем.

Только по прошествии десятилетий, когда я стал призадумываться, почему же подавляющее число Героев Советского Союза стали таковыми в возрасте девятнадцать – двадцать один год, я понял, что именно в этих, «щенячьих» годах, летчик и обладает наибольшей остротой зрения. А помноженное это на присущую молодости бесшабашность и пренебрежение смертью, – в руках талантливого юнца. самолет становится опасным оружием. Моим победам, особо никто значения не придавал, да и сам я с «задранным» носом не ходил, хотя и «сбивал» всех, от инструктора, до заместителя командира полка. Успех в воздушном поединке давал возможность без задержек проходить программу летного обучения. Но, как правило, её проходили и менее удачливые курсанты. Инструктора, «уничтожившие» такого незадачливого пилота с первой атаки, снисходительно выходили вперед, подставляя себя в качестве «безобидной» мишени. В этом я убеждался не раз, когда летал с ними на УТИшке.

Одновременно летали и на сложный пилотаж, что мне особенно нравилось. МиГ-17 имел достаточно большую тяговооруженность и высший пилотаж, в отличие от Л-29, «крутил» без потери высоты.

На МиГ-17 впервые я начал осваивать полеты на предельно малых высотах, и это стало одним из самых любимых мной видов полетов. Видно, так устроен человек, что ему нравится щекотать себе нервы, балансируя на грани возможного и невозможного. Что ж, и я не исключение.

Приборные полеты

Осенью погодные условия заметно усложнились, и мы начали осваивать приборные полеты.

Это ведь просто невероятно: взлетаешь в хмарь, в морось, при низкой облачности, а через несколько минут оказываешься в совершенно другой среде – при ослепительно-ярком солнце и прозрачном, как слеза, небе. Но самым невероятным было опять влезать в хмарь облаков и «вслепую» возвращаться на аэродром. Конечно, полностью назвать этот полет слепым было нельзя. Но визуального контакта с линией горизонта, наземными ориентирами, по которым можно определять свое местоположение, не было.

Вообще человеку легче ориентироваться в пространстве,

наблюдая себя как бы со стороны, а не изнутри той системы, в которой он находится. На Л-29 был современный авиагоризонт, МиГ-17 оснащался устаревшим АГИ, который как раз и давал информацию изнутри. Это создавало определенные трудности при освоении приборных полетов.

Скоро я понял, что приборный полет требует не только предельной собранности и концентрации внимания, но и высочайшей координации движений, филигранной техники пилотирования. Самым приятным при «пробивании» облаков вниз, при заходе на посадку, был выход на посадочном курсе точно в створ ВПП. Я получал колоссальное удовлетворение, когда центром внезапно открывающейся панорамы аэродрома оказывался торец полосы. После долгих минут напряжения приборного полета в эти мгновения как будто гора сваливалась с плеч.

Я к приборным полетам относился серьезно и моделировал различные ситуации полета с показанием приборов на тех или иных его этапах. Никто меня этим заниматься не заставлял, я самостоятельно часами рисовал траекторию полета и приборную доску на ее точках. Метод был придуман не мной. Он требовал большой усидчивости и настойчивости, потому немногие им пользовались. Думаю, мои старания не прошли даром. Когда погода стала неустойчивой, не всем курсантам разрешали летать самостоятельно, но я, как правило, попадал в список тех, кому доверяли.

Из отпуска мы вернулись уже курсантами четвертого, выпускного курса. В то время существовала традиция, по которой курсанты-выпускники после отпуска собирались у инструктора и, так сказать, посвящались в летчики. До этого момента ни один порядочный инструктор не мог себе позволить выпивать с курсантами. И потом, уже до самых государственных экзаменов по летной подготовке, с инструктором пить воспрещалось.

Как сговорившись, мы привезли из отпуска по бутылке популярного в то время рома «Негро» емкостью по семьсот пятьдесят миллилитров. Начиналось, как всегда, довольно чинно и благопристойно. Нас доброжелательно встретила жена Владимира Владимировича. Пока она накрывала на стол, мы с интересом рассматривали выпускные фотографии инструктора. Меня поразило количество обведенных в траурную рамку выпускников-однокашников Цыбы. Заметив мой недоуменный взгляд, Цыба печально пояснил:

– Наш выпуск единственный за время обучения в училище не потерял ни одного курсанта, а это как говорится дурная примета, после выпуска будут падать один за другим. Так оно

и получилось. За пять лет после выпуска погибло сорок восемь человек…

– Ничего себе! – впервые призадумался об опасности нашей профессии.

Что потом? Потом мы много пили, потом к нам присоединилась еще одна группа курсантов, потом, откуда ни возьмись, появилась трехлитровая банка спирта. Начались взаимные объяснения в любви и заверения в уважении. Особенно старался Женя Новиков. С неприкрытой лестью он лез чуть ли не в объятия Цыбе. Обняв инструктора за плечи, он заговорщицким тоном, полушепотом, но так, чтобы слышали все, сказал:

– Владимир Владимирович! Я хочу поступить в академию!

Цыбенко его похвалил: мол, решение правильное, многие стесняются открыто говорить о дальнейшей карьере, а напрасно, это ложный стыд. Но тут Новиков выдал такое, что мы прямо-таки ненадолго протрезвели:

– Да нет, Владимир Владимирович! Вы неправильно меня поняли. Простая академия – это без проблем. Я хочу поступать в академию Генерального штаба.

Обычно острый на слово, Цыба только внимательно посмотрел на своего амбициозного курсанта и ничего не сказал.

Потом разговор перешел на другие темы, потом пели песни, потом курили на балконе, потом будущего слушателя Академии Генштаба вырвало на белье, которое сушилось балконом ниже, и был большой скандал.

«Я спокоен!»

После отпуска мы начали восстанавливать навыки в полетах.

Мне запомнился один летный день. Была сложная погода: нижний край облачности – в пределах пятисот метров. Нам же пока разрешали самостоятельные полеты под облаками на высоте не менее четырехсот метров: мы еще не были восстановлены для полетов в облаках.

У меня было спланировано три полета. Сначала под облаками видимость была без ограничений, и аэродром со всего круга просматривался, на посадочном курсе нижний край был не менее четырехсот метров. Но я с тревогой начал отмечать, что нижняя граница облаков на траверзе аэродрома понижается. «Доразведку» погоды разрешалось проводить только инструкторам, а они по кругу не летали. Во втором моем полете нижний край на траверзе аэродрома был уже двести метров. Но и это не представляло для меня большой сложности:

до отпуска я освоил заход на предельно малой высоте.

После посадки я сам поспешил принять участие в подготовке самолета к повторному вылету, чтобы успеть до того, как нам, курсантам, запретят полеты. Взлетев и развернувшись на обратнопосадочный курс, чтобы не входить в облака, стал уменьшать высоту полета. Находясь под самой кромкой облаков, в первом «проходе» я снизился до высоты сто метров, во втором – до семидесяти, а в третьем, перед самой посадкой – до пятидесяти. Казалось, что линия электропередачи, которая пересекала мой полет, совсем рядом. От близости земли захватывало дух.

После этой посадки меня уже ждал в УТИшке Цыба: он должен был проверить меня в облаках. Мы запустили двигатель и порулили к старту. И тут я услышал почти истеричный голос «доразведчика» погоды, которого РП послал посмотреть, что творится на кругу:

– Немедленно запретить самостоятельные полеты!

В голове пронеслось: «А мне их больше и не надо!» Когда мы находились перед самой полосой, на посадку заходил Женька Новиков. Не знаю, что на него повлияло – то ли экстремальные условия, то ли большие перерывы в полетах, – но он отмочил такого «козла», что было страшно смотреть. Грубо «припечатав» МиГ, он поднялся на высоту метров пять и оттуда, плавно покачиваясь, стал снижаться на больших углах атаки. Руководитель полетов, пытаясь ему помочь, давал команды: «Не тяни!», «Отпусти!», «Задержи!». Но, видно, у Женьки были свои соображения: перед самым касанием, буквально на высоте сантиметров десять, самолет начал «вспухать». Стало понятно, что летчик уходит на второй круг. Самолет, покачиваясь с крыла на крыло, медленно, но верно удалялся от земли. РП молчал, так как прекращать взлет было уже поздно, а любая подсказка могла усугубить ситуацию. На высоте метров десять самолет начал энергично выполнять первый разворот. Руководитель полетов как можно сдержаннее передал в эфир:

– Спокойнее, сто шестьдесят третий, спокойнее!

Женя с металлом в голосе ответил:

– Я спокоен!

Молча сопевший до сей поры Цыба просто взорвался:

– Он спокоен! Ты слышал? Он сказал, спокоен! Грёбаный академик Генерального штаба! Если бы его мать знала, какой из него получится летчик, она бы сделала аборт! Будет у меня вечным дежурным!

Эта брань продолжалась до тех пор, пока мы не вошли в облака. Постепенно инструктор успокоился. Я же приложил все

старания, чтобы праведный гнев Цыбы не перекинулся на меня. Зарулив на ЦЗ после отлично выполненного полета, как положено, доложил ему о выполнении задания и попросил разрешения получить замечания. Инструктор в ответ только грязно выругался, махнул рукой и пошел искать будущего генштабиста.

Ошибка Новикова была действительно грубейшей. Вогнать в «козел» МиГ-17 надо было умудриться: он весил гораздо больше, чем УТИшка, и был гораздо его устойчивее. Но еще большим «мастерством» надо было обладать, чтобы уйти на нем на второй круг после отделения от ВПП! Вероятность благополучного ухода была мизерной. Однако и это не все. Наивысшей наглостью было выполнять первый разворот на высоте десять метров и при этом безмятежно сообщать руководителю полетов о своем спокойствии.

Новикова отстранили до сдачи зачетов. Заслуженная кара: парень не отличался большим прилежанием и хорошей теоретической подготовкой, зато его самолюбия и гонора хватило бы на троих. Еще до этого злополучного полета Цыбенко выявил, что после отпуска Новиков совершенно забыл действия в нештатных ситуациях, или, как их тогда называли, в особых случаях. На каждой предварительной подготовке Цыба спрашивал у него, каковы действия при запуске двигателя в полете, и каждый раз слышал разные варианты ответов. В конце концов, он дал ему задание десять раз написать на листках этот особый случай (проверенный временем способ вдалбливания в мозги курсантов трудно усваиваемого материала). Вместо того, чтобы покаяться и добросовестного выполнить задание, Женька пошел жаловаться командиру полка подполковнику Жаркову на предвзятое к нему отношение инструктора. А надо сказать, Цыба с командиром полка не ладили. Злые языки говорили. Что когда-то они не поделили какую-то женщину. Жарков уже немолодым, лет под сорок, летчиком сидел на должности старшего летчика-инструктора, но, как это нередко бывает в авиации, сделал головокружительную карьеру. Окончив заочно академию, он за три года прошел путь от старшего летчика до командира полка (у меня на это ушло девять лет, не считая времени учебы в академии). Видимо, для подполковника жалоба курсанта оказалась очень кстати, и он воспользовался этим поводом, чтобы свести старые счеты.

Новикова перевели в другую эскадрилью, а на Цыбу страшно было смотреть. Всегда веселый и неунывающий, сейчас он ходил мрачнее тучи. Случаи такого предательства со стороны курсанта в училище были крайне редки. И хотя многие понимали, на чьей

стороне правда, для Цыбенко это было малоутешительным. К весне его перевели на обучение курсантов младшего курса. Нас же перебазировали на полевой аэродром Зимовники.

Группа была сильная, а новому инструктору Ивану Ивановичу Ефимову наша подготовка была «по барабану». Он и с нами не занимался, и летать не очень стремился. Вскоре стало понятно, что нам достался хронический алкоголик. Сразу же после медицинского осмотра он умудрялся напиваться, да так, что в кабине невозможно было дышать от перегара. Чтобы избавиться от этого «удовольствия», мы уже с земли переходили на дыхание чистым кислородом.

Хорошо, что большая часть полетов была на боевом самолете, и на нашей летной подготовке слабость инструктора сказывалась незначительно. Но однажды его запой лишь по чистой случайности не закончился летным происшествием. Боря Полыгач, выполнял контрольный полет по маршруту в сложных метеоусловиях. Весь полет проходил в облаках или за облаками. Инструктор, как всегда, молчал, и Борис успешно прошел два поворотных маршрута. Когда прошли более сорока минут полета, Иван Иванович или проснулся, или его посетила «белочка», но он схватился за управление и с криком:

– Где мы? Мы потеряли ориентировку! – начал пробивать облака вниз. Как ни пытался Полыгач его успокоить, ничего не помогало. Минут десять они носились под облаками с произвольными курсами. От этой круговерти и Боря уже перестал ориентироваться. В конце концов, когда они выскочили на железную дорогу, курсант уговорил инструктора отдать ему управление. По железнодорожной ветке они вышли на Зимовники и, как говорят, с «ведром» керосина выполнили посадку.

Пока экипаж носился на малой высоте, наземные станции контроля их потеряли, в расчетное время радиосвязи не было, и руководитель полетов успел доложить о происшедшем на командный пункт училища. Были приведены в готовность дежурные поисково-спасательные силы. Счастливое возвращение УТИшки всех обрадовало, но начальник училища приказал провести расследование. Инструктор пытался все свалить на курсанта, однако полковник, проводивший разбирательство, все понял, и больше Иван Иванович с нами не летал.

Государственные экзамены по летной подготовке мы сдавали без инструктора, однако сдали их успешно и триумфально вернулись в училище.

Выпуск

Три месяца оставалось до выпуска.

Нам выдали полевую полушерстяную офицерскую форму с хромовыми сапогами и портупеей. Свободный выход в город, о котором мы мечтали четыре года, вскоре перестал быть для нас чем-то притягательным, так как требовал много денег, которых у курсантов, просто не было, а без толку шататься по городу быстро надоело. До сей поры каждое увольнение заканчивалось пьянкой, так как запретный плод сладок. Когда же к нам стали относиться почти как к офицерам, то и желание напиваться исчезло.

Мои товарищи, которые остались летать на сверхзвуковом Су-15, очень важничали и задавались. Они гордо рассекали по казарме, а иногда и по городу, в шелковых голубых майках нательного белья, по сути пижамах, выдаваемых пилотам сверхзвуковых самолетов. Но когда я узнал, каков уровень их подготовки, то нисколько не пожалел, что пришлось летать на МиГ-17. Большинство из них вылетели только по кругу, несколько человек слетали самостоятельно в зону на простой пилотаж, и только один слетал на перехват воздушной цели. В то время как на МиГ-17 мы освоили сложный пилотаж, одиночные и групповые воздушные бои, полеты на предельно малых высотах и в сложных метеоусловиях.

В городе мы часто встречались со своими бывшими однокашниками, по тем или иным причинам ушедшими из училища. Анатолий Бугаев и Виталий Болтенко, отлетав на Л-29 и списавшись по состоянию здоровья, поступили на второй курс сельскохозяйственного института. Не утруждая себя зубрежкой, постоянно играя в «авиационную» игру нарды и не ограничивая себя в выпивке, они без всякого мандража являлись на экзамены и отлично их сдавали. Студенты, узнав, что раньше они учились в летном училище, интересовались, за что их отчислили. «По неуспеваемости», – скромно отвечали наши отличники. «Каковы же тогда те, кого не отчислили?» – задавали себе вопрос удивленные однокурсники. Авторитет нашего училища вырос немерено.

Времени для подготовки и сдачи экзаменов было предостаточно, мы изнывали от безделья и скуки, мечтая, когда все это закончится. Многие мои однокашники в этот период женились, и нашего скудного денежного довольствия не всегда хватало на подарки, а они и не были в претензии. Кто-то гадал о полку, куда попадет служить, мне же было все равно, лишь бы побольше летать и на современном самолете. У меня не было никакой «волосатой лапы», а сам о себе побеспокоиться я не умел. Не имел никакого представления о блатных местах. Был холост,

и беспокойство семейных курсантов, как бы не загреметь в «дыру», меня обошло. Коля Федосеев, один из лучших моих друзей, заканчивающий училище с отличием и имеющий право выбора места службы, попал на патриотичные речи начальника политического отдела училища и выбрал для службы солнечный Кюрдамир в Азербайджане. Когда я ему повертел пальцем у виска, он ответил, что и там кто-то должен служить, тем более ему пообещали, что через два года он уже будет учиться в академии.

По непонятно кем и когда заведенной традиции, последним сдавшего последний государственный экзамен под всеобщее веселье бросили в бассейн. «Счастливчиком» оказался Саня Киселев. Погода в конце сентября стояла довольно прохладная, пришлось предварительно в его организм влить бутылку водки.

В течение месяца, после того как на нас были написаны представления на присвоение первичного офицерского звания, мы ждали приказа министра обороны СССР. Нам выписывали необходимые документы, денежные, продовольственные и вещевые аттестаты, расчетные книжки. В ателье местного военторга каждому шили парадную и повседневную форму, парадную и повседневную шинели. Почти ежедневно мы ходили на бесконечные примерки. Все происходило в приятной суете подготовки к торжественному выпуску из училища. Командование и политический отдел атаковывали покинутые женщины и их матери. В те времена этот вопрос решался очень просто: командование обычно в приказном порядке обязывало жениться на «обманутых» красавицах. Особенно рьяно нападали женщины с детьми, и никто даже не собирался слушать доводы бедных гуляк об истинном отцовстве.

И вот, наконец, пришел приказ о присвоении нам офицерских званий. Подогнанные мундиры с лейтенантскими погонами ладно легли нам на плечи.

26 октября 1974 года под звуки духового оркестра мы последний раз прошли торжественным маршем в едином строю по училищному плацу. Сто девяносто восемь выпускников, печатая шаг, отправились в неведомую, полную романтики и опасности жизнь военных летчиков. Почти половины из тех, кто был четыре с лишним года назад зачислен вместе с нами, не оказалось в этом строю, двое из них погибли. Таков тернистый путь в авиацию. А ведь были мы только в самом его начале. И какая судьба уготована каждому, пока неизвестно. Кто-то останется в памяти однокашников навсегда молодым лейтенантом, а кто-то дослужится и до генерала. Никто тогда не знал, что почти десятая часть из этих торжественно шагающих

новеньких лейтенантов не доживет и до сорока – не сгорев от водки, не став жертвой пьяной драки, не утонув и не удавившись в петле, а не вернувшись из полета.

А пока все живы и счастливы: вчерашние «курсачи», сегодня мы убываем в свои первые офицерские отпуска.

От третьего до первого

Есть третий класс!

Мариновка. «Радости» полкового быта

Я получил назначение в авиационный полк, который находился в деревне Мариновка Волгоградской области. Встретили меня странным вопросом:

– Кто такой лейтенант Анохин?

Оказывается, наш наивный однокашник поверг командование полка в самое настоящее смятение, дав такую телеграмму: «Женился. Прошу встретить вместе с супругой и предоставить жилье».

Не иначе как за невиданной дерзостью, на какую никогда бы не решился среднестатистический офицер-выпускник, что-то таится. Возможно, за этим юнцом прячется железобетонная «волосатая лапа», и лучше подобру-поздорову выделить ему жилье. Если же все это блеф, то надо поступить со всей строгостью, чтобы не только дерзкому лейтенанту, но и другим неповадно было. Убедившись, что в активе нахала нет ничего, кроме прекрасного рабоче-крестьянского происхождения, командование внесло лейтенанта в «черный» список.

Нас, вчерашних однокашников, собралось в одном полку двадцать. Половина, в том числе и с первого дня попавший в опалу Анохин, приехала с молодыми женами-«декабристками». Нас поселили в какой-то совершенно не приспособленной для проживания гостинице, больше напоминавшей казарму. Все удобства в конце коридора. По одну его сторону – умывальная комната: десяток «сосков» над замызганными эмалированными раковинами. По другую сторону – туалет, которым могут одновременно пользоваться до десятка человек, но либо «мальчики», либо «девочки»: кабинки разделены перегородками в метр высотой. Особенно от этого страдали женщины. По всей гостинице время от времени разносился визг: это означало, что кто-то из представительниц прекрасного пола застигнут врасплох. Вот такими были первые тесты на прочность семейных уз.

На вопрос «Как командир?» – все, озираясь по сторонам, как будто за каждым стоит осведомитель, в один голос многозначительно, таинственно и загадочно, тыкая пальцем вверх, шептали:

– Фамилия с потолка не дается!

Однако мне наш командир полка, несмотря на фамилию Дубов, вполне понравился. Среднего роста, спортивного

телосложения, с волевым мужественным лицом, он никак не походил на армейского самодура. Позднее, узнав многих и сам став командиром, я убедился, что «хороших» для всех командиров в широком понятии этого слова просто не бывает. Уж слишком не совпадали зачастую его решения и интересы личного состава полка. Командир отвечал за боевую готовность, за подготовку и выучку личного состава, за дисциплину, что не предусматривало никаких скидок на бытовое неустройство и скотские условия жизни подчиненных. А большинство из них, как и все нормальные люди, хотели еще в этой жизни, а не в каком-то призрачном будущем иметь элементарные условия существования. Совдеповская же действительность вгоняла людей в погонах в бараки и коммуналки, холодные дома с водопроводом, но без воды, в поселки с одним-единственным гарнизонным военторгом, который простому офицеру, кроме повесившейся от голода мыши, ничего не мог предложить. Тупеющие от безрадостного безделья офицерские жены, имеющие в основном высшее образование, коротали время в бесконечных сплетнях об отцах-командирах, о тайных для семей, но явных для всех окружающих любовных трех-, четырех– и прочих многоугольниках. Иногда они толпами собирались под предводительством чьей-то бойкой жены с повадками лидера и устраивали что-то напоминающее ведьмовской шабаш, повергая а уныние своих сильных половин и особенно командиров.

Авиационные части в этом отношении были в более-менее привилегированном положении. Большинство полков базировалось на относительно небольшом расстоянии от крупных городов, одновременно являясь и их щитом. Но и среди авиационных гарнизонов были самые настоящие «черные дыры» в прямом и переносном смысле этого слова. Попав туда, офицер мог вырваться, только уйдя на повышение или на учебу в академию. Однако то и другое подразумевало и наличие определенных профессиональных качеств, и элементарное везение. А везло не всем. В пору лейтенантской юности я не задумывался еще над таким двигателем прогресса в авиации, как естественный отбор. Уже намного позже до меня дошло, что «выживали» сильнейшие. Десять процентов неукоснительной статистики естественных потерь висело над нами как дамоклов меч, вырывая из списка живущих одних и продвигая по служебной лестнице других.

Кусары, не школа младших авиаспециалистов, а школа будущих асов

Но тогда все виделось в радужном свете. К тому же мы так и не успели по-настоящему оценить командира, которому фамилия, наверное, не досталась с потолка. Уже через пару дней нас с десятью такими же выпускниками из Астрахани переучивали в глухом, затерянном в горах Северного Азербайджана городке Кусары, в школе младших авиационных специалистов. Учителями были штатные преподаватели – командиры взводов, возрастные, полуспившиеся от серой и убогой жизни в этой, забытой Богом «дыре», капитаны. Уровень их подготовки желал быть лучшим. Они могли прекрасно объяснить, как снять тот или иной агрегат и как его отремонтировать, но о том, как он эксплуатируется в полете, не имели ни малейшего понятия. Помня наставления Цыбы, что в боевом полку с нами возиться никто не будет, я самостоятельно постигал новую технику.

Мы изучали самолет Су-9, а астраханцы – Су-11, практически два одинаковых самолета, отличающиеся радиолокационным прицелом и вооружением. Жили в солдатской казарме, питались в солдатской столовой.

Нудные под бумажку лекции наших учителей, зачастую не понимающих о чем они рассказывают, приводили нас в совершенное уныние. Еще тоскливее был досуг в свободное от учебы и самоподготовки время. Была поздняя осень, а затем ранняя зима, а так как это был все-таки Юг, то на смену теплой погоды пришли сплошные серые, холодные, моросящие дожди. Выходить за пределы военного городка нам позволялось, но этим мы почти не пользовались. Кусары, по виду большой аул, хоть и находился на территории Азербайджана, но абсолютное большинство его жителей были лезгинами. Я не думаю, что в быте, и особенно в головах коренных жителей произошло много изменений со времен Пушкина и Лермонтова, которые когда-то здесь побывали. Те же горские обычаи и нравы, горячие парни, которые носят на своих черкесках такие же кинжалы, как и двести лет назад. И которые сначала хватаются за эти самые кинжалы, а потом уж думают, а нельзя ли решить вопрос более мирным путем. Мы представляли интерес, в основном, для местной детворы, которая на нас смотрела как на инопланетян, сошедших с другого мира. Иногда они стайками бегали за нами, и что-то кричала нам вослед на своем горском языке. Вряд ли это были дружеские приветствия, поэтому мы старались никак не реагировать на их гортанные крики. Взрослое же население также особых симпатий к нам не питало. Женщины, замотанные с головы до ног в традиционные для лезгин одеяния, при виде незнакомых, да, еще в военной форме мужчин, ускоряли шаг

и отворачивали свои лица. Лично меня это особенно умиляло, так как при всем желании, рассмотреть насколько она красива или уродлива, по оставшейся от одежды небольшой щели для глаз было невозможно. Наверное, в их нравах было, не сметь смотреть даже в сторону другого мужчину. Зная горские обычаи и нравы, у нас и мысли завести беседу, или, тем более флиртовать, не возникало. Мужиков, с их зловещими кинжалами и не совсем добрыми лицами, мы сами обходили стороной. Как ни расписывается кавказское гостеприимство и хлебосольство, но никого из нас никуда не звали, угощениями не угощали, и подарками не одаривали.

Узнав, что в нашем «ауле» есть ресторан, мы, наивно полагая, что в ресторане обязательно должны быть девчонки, решили непременно посетить это заведение. Каково же было наше удивление, когда вокруг низких столиков, возлегая на разбросанных подушках, мы увидели полтора десятка седовласых аксакалов, увешенных все теми же кинжалами, чинно попивающих чай из тонкого стекла стаканчиков, и неспешно ведущих беседы. Нехотя и небрежно в нашу сторону обернулось полтора десятка пар черных глаз. Никто из официантов к нам не подбежал, и не предложил, как это бывает, оказать нам хоть какие либо услуги. Понимая, что мы вошли не в ресторан, а в какое-то священное место, нарушив таинства происходящих здесь процедур, мы поспешно ретировались, и уж более не делали попыток найти на свою задницу приключений.

Однажды, умаявшись от скуки и безделья, с Ваней Шлапаковым мы забрели на чердак местного клуба офицеров. Пробираясь сквозь паутину и чердачный хлам, мы наткнулись на кучу старых книг. Их было сотни, если не тысячи. Разбросанные как попало, под толстым слоем пыли, они валялись на большой площади толщиной у основания около метра и у верхушки под самую крышу. Я взял несколько книг, подошел к чердачному окну и стал перелистывать. Оказывается, все книги были еще довоенного издания, двадцатых, тридцатых годов. Так мне в руки попался том собрания сочинений И. В. Сталина, – «История ВКП (б). Краткий курс», издания 1938 г. С любопытством полистав книгу, я отбросил ее в сторону, подумав:

– Слава Богу! Хоть это мы не учим и не конспектируем!

В каждой книге было по несколько перечеркнутых штампов-экслибрисов с инвентарными номерами. Учебники, методические пособия, и художественные книги, все перемешалось в громадной куче. Порывшись в этом книжном изобилии, я нашел довоенное издание книги Ивана Гончарова «Фрегат Паллада». Пожелтевшие

от времени страницы говорили, что книге уже не один десяток лет, тем не менее, она была в хорошем состоянии, а темно-коричневый потертый кожаный переплет подчеркивал ценность издания. После этого я нашел местного начальника офицерского клуба. Им оказался перезревший и опухший от постоянного пьянства капитан. Выслушав мой рассказ о находке, он махнул рукой и пояснил, что все книги давно списаны, и не числятся за библиотекой, и что мы можем забрать столько сколько унесем. Ванька Шлапаков рассказал о нашей находке всем однокашникам, и через день в каждой прикроватной тумбочке было как минимум по одной книжке. Учитывая всеобщий книжный дефицит в стране, нам оставалось только пожалеть, что нет возможности вывести всю библиотеку. Хотя, уже упомянутый мной Анохин, где-то «откопал» старый чемодан «мечту оккупанта» и увез с собой как минимум килограммов пятьдесят этого добра.

Через месяц, успешно сдав экзамены и зачеты, мы вернулись в свои полки.

Астраханские посиделки

За четыре дня до 1975 года нежданно-негаданно получаю «новогодний подарок»: без объяснения причин мне вручают предписание о переводе. В Мариновку приехал лейтенант Андрей Линский, а я должен был прибыть на его место в Астрахань. Такая рокировка меня вполне устраивала, но вызвала много вопросов и кривотолков у моих сослуживцев. Не обращая внимания на ехидные вопросы однокашников, я без особого сожаления и без лишних уточнений взял под козырек, и уже вечером следующего дня знакомился с новым гарнизоном.

Астрахань по сравнению с Мариновкой была на порядок выше в плане бытовом. Да и ровесников-первогодков там было меньше вполовину, а, значит, и конкуренция была вполовину меньшей, вероятность же скорейшего прохождения программы летной подготовки – в два раза большей.

Был конец декабря и предновогодняя Астрахань встретила меня промозглой погодой с ледяным, пронизывающим до мозга костей ветром. На последнюю трешку, как настоящий офицер, на такси я доехал до проходной служебной территории авиационного городка. Никто меня по новому месту службы не ждал, и не оценил моих рвений и затрат. Преодолев пешим порядком каких-то пяток километров под порывистым, дующим со всех сторон степным ветром, я с горем пополам нашел штаб полка и предстал пред ясны очи своего нового командира полка, подполковника Анатолия Михайловича Миронова. Он окинул

меня своим хитрым взглядом, изучая, что за гусь появился в его стае, задал несколько ничего не значащих вопросов и отправил к командиру третьей эскадрильи майору Николаю Николаевичу Третьякову.

В полку в тот день была объявлена учебная боевая тревога, и мой комэска занимался рутинной, но ответственной деятельностью: воплощал в жизнь замыслы командира полка по подготовке к отражению налета воздушного противника. Отмахнувшись от меня, как от назойливой мухи, он отправил меня к моим недавним собратьям по переучиванию, которые, как «никуда не годные» летчики, занимались якобы сбором боевой информации, а на самом деле маялись от безделья и от ощущения никомуненужности. Внеся какое-то оживление в ряды своих однокашников, я многозначительно отмалчивался по поводу своего внезапного перевода в их цивилизованный полк, поддерживая имидж блатного генеральского родственника.

«Раз всем так хочется думать, не буду их разочаровывать», – решил я, попросту не зная, что отвечать на вопросы и намеки.

Ночь мы провели в гостинице – сером, из силикатного кирпича здании, якобы со всеми удобствами. Гостиница изначально предназначалась для «демократов» – офицерам стран Варшавского Договора, которые начиная с весны, и заканчивая осенью, проходили испытания нашим Астраханским полигоном. Правда, удобства подключали здесь только для забугорных офицеров, справедливо полагая, что советским они ни к чему. Поэтому нам приходилось бегать в буквальном смысле «до ветру». Ночь прошла в борьбе с холодом, голодом и жаждой, а утром нас опять повезли на аэродром «собирать информацию». Наконец, к вечеру командиры вспомнили обо мне и отправили обустраиваться в холостяцкое общежитие, которое находилось в жилой зоне авиационного гарнизона в Трусово, на юго-западной окраине Астрахани. Общежитие представляло собой трехкомнатную квартиру-хрущевку на первом этаже. В подъезде меня встретил жужжащий рой голодных комаров, что весьма удивило, так как на улице было гораздо ниже нуля. Оглядевшись в полумраке подъезда, я понял, откуда они взялись: из подвала жирными клубами валил пар. «Слава богу, хоть отопление есть», – подумал я, переступая порог своего нового жилища.

В полку я оказался за штатом, и таких, как я, было еще пятеро. Все отпускные деньги мы уже давным-давно проели и прокутили, в кармане ни копейки. Подъемные и денежное довольствие «заштатникам» не выплачивалось, и вот уже третий месяц мы жили в долг. Мало того, у нас не было летной формы одежды. Наконец, командиру эскадрильи надоело наше

постоянное нытье и выпрашивание денег в долг, и он доложил о проблеме командиру полка. После Нового Года из округа прилетел транспортный Ли-2, забрал нас и доставил в Азербайджан, в Насосную, в полк, где нас зачислили в штатах. Мы даже в чем-то выиграли по сравнению с другими, так как все числились старшими летчиками, с окладом на червонец больше, чем у простого летчика. К тому же должность старшего летчика была капитанской, а простого старшего лейтенанта, поэтому как минимум лет пять нам не надо было думать о карьерном росте, чтобы получить очередное воинское звание. Последние месяца не получая денежного довольствия, и вынужденно экономя на всем, а с учетом не выплаченных нам подъемных, у нас скопились весьма приличные суммы по тем временам.

Чем вспоминается тот перелет? Зима была достаточно холодная для южных широт. Боясь околеть, мы взяли с собой пять бутылок водки и ящик пива. Полет проходил под нижней кромкой облаков, на высоте двести метров над морем. Мы прекрасно видели, как мощно штормил Каспий, и жутко было даже на секунду представить, каково это – окунуться в его свинцовые волны. В салоне стоял жуткий «колотун». Чтобы спастись от холода и забыть о перспективе оказаться в ледяных объятьях Каспийского моря, мы приступили к уничтожению своих припасов. После водки и пива явно потеплело, накаты волн уже не казались такими зловещими. Одним словом, жизнь стала налаживаться. Но вскоре мы ощутили результат работы своих почек. Бортовой туалет был наглухо закрыт. Мы терпели, ожидая, когда выйдет по нужде кто-нибудь из экипажа. Дождались: вышел прапорщик, бортовой механик самолета, открыл своим ключом дверь туалета и исчез за ней. А потом ее снова запер! Проигнорировав просьбы сопливых лейтенантов, он гордо удалился в кабину самолета. Действуя по принципу «Пусть лучше лопнет моя совесть, чем мочевой пузырь» и, проклиная вредного прапорюгу, мы по очереди стали посещать хвостовой отсек. Когда спустя примерно час я пошел туда снова, то, к ужасу своему, увидел, как трубчатые тяги самолета трутся в солидной желтой наледи. Мне даже показалось, что я услышал монотонное шарканье ходящих взад-вперед тяг о слитый нами продукт. Показал остальным, что мы натворили, и в ход пошли пустые бутылки из-под пива, периодически наполняя их и предусмотрительно пряча под брезент, который прикрывал самолетную утварь. Я уже не так беспечно, как раньше, смотрел на бушующее море.

Незадолго до посадки вышел командир экипажа и поинтересовался нашим самочувствием. Мы в один голос

пожаловались на закрытый туалет. Тут же прибежал вредный прапор и с недовольным видом открыл нам это, сейчас уже не нужное, заведение. Мы же с удовольствием представили, какая у него будет рожа, когда он обнаружит желтую ледяную горку и наполненные не очень приятной жидкостью бутылки.

Через шесть часов полета, не смотря на потершиеся о нашу заледенелую мочу тяги управления, самолет благополучно приземлился в Насосной.

Мы настроились на то, что в выходной день нами заниматься никто не будет, но, к великому нашему удивлению, командир полка прислал за нами автобус. Полковник Николаев, имевший в полку кличку Николай-Второй, строго обведя взглядом поверх очков собранных им клерков, жестким тоном приказал в течение двух часов выдать все, нам причитающееся. Словами «Время пошло» дал понять, что не намерен обсуждать возникающие проблемы. Через два часа с мешками с летным тряпьем и карманами, полными денег, мы уже снова сидели в салоне своего Ли-2. Прапор, зло обведя нас взглядом, демонстративно открыл дверь туалета и удалился. Но на сей раз мы пива не пили, ветер был попутный, и предоставленная услуга не понадобилась.

Давно были сданы зачеты по программе наземной подготовки, но нас не спешили планировать на полеты. Погода стояла сложная. «Старики», пользуясь старым авиационным правилом «Не оставляй женщин на конец жизни, торможение – на конец полосы, а подтверждение класса – на конец года», летали при минимуме, набирая необходимое количество посадок для подтверждения класса. За первый класс платили пятнадцать, а за второй – десять процентов годового оклада. По тем временам это были солидные деньги.

Наша холостяцкая квартира с пятницы по воскресенье служила пристанищем для семейных летчиков всего полка. Мы, девять холостяков, представляли четыре выпуска авиационных училищ, у каждого были свои друзья, свои командиры и подчиненные, с кем не зазорно было посидеть за одним столом. И так получалось, что в пятницу большая часть пилотов по приезде в городок прямиком шли к нам. У нас всегда было что поесть, так как с разрешения командира полка на выходные дни мы забирали свой паек. Это было исключительно привилегией холостяков, и женатики завидовали не только нашей свободе, но и «халявным» продуктам. Дело оставалось за малым: по дороге домой запускалась шапка по кругу, каждый бросал в нее свои кровные, а продавцы трусовского магазина уже знали наш джентльменский набор, и посему процесс закупа был чрезвычайно быстрым. Пока наши гости раздевались

и устраивались за столом, мы быстренько бросали в большую кастрюлю килограммов шесть картошки, наливали воды и ставили на огонь. Один открывал консервы, другой резал хлеб, третий откупоривал бутылки – и начиналось пиршество.

Коллективные пьянки были чрезвычайно популярны в летной офицерской среде. Эта традиция брала свое начало со времен войны. 393-й гвардейский авиационный полк, в котором я имел честь служить, прошел славный боевой путь от Сталинграда до Берлина. Десять его летчиков получили звание Героя Советского Союза, сто семьдесят один пилот погиб под его знаменами. Понятно, что, неся такие потери, просто невозможно было не пить. Пили не только на поминках: ордена, медали, звания, возвращение из госпиталей – все отмечалось беленькой. Сколько в то время спилось летчиков, одному Богу ведомо. Когда я пришел в полк, летчиков-фронтовиков в полку уже не было, но было много капитанов и майоров, которых учили фронтовики. Наряду с прекрасными летными навыками они унаследовали от них и традиции фронтовых застолий. Непьющий летчик был изгоем и белой вороной. В ходу были такие поговорки и присказки, как: «Сегодня ты не пьешь, а завтра Родину предашь!», «Если пьянку нельзя предотвратить, то ее надо возглавить!», «Если летчик не пьет, значит, он или стучит КГБ или болен!»…

Сначала мне эти застолья нравились: шумная веселая компания, анекдоты, воспоминания и рассказы видавших виды «воздушных волков». Лестно было сидеть за одним столом с настоящими асами, первоклассными летчиками.

Но в какой-то момент я начал понимать, что многие из нас начинают спиваться. В полку было несколько пилотов – хронических алкоголиков. Среди них был, например, суперлетчик, суперас, майор Олег Филиппович Гришин, совершенно незаурядный человек. У него были три клички: «ОФ», «Череп» и «Шестнадцатилетний капитан». Первая – производная от инициалов, вторая была дана по громадной, не соответствующей росту голове шестьдесят четвертого размера, а третью он получил из-за того, что шестнадцать лет проходил в капитанах. Небольшого роста, он смахивал на лысого Наполеона, вот только вместо французской треуголки на его голове была громадного размера, шитая под заказ офицерская фуражка, считавшаяся высшим шиком моды у военных летчиков той поры. У Олега Филипповича было железное правило, которое он никогда не нарушал на протяжении многих лет службы. Каждый месяц с получки он покупал на пятьдесят рублей книг. По тем временам это была значительная сумма, то есть речь шла

о нескольких десятках книг враз. Интеллект и энциклопедические знания в буквальном смысле выпирали из его лысой головы. Трезвый это был интереснейший собеседник, имеющий на все свой оригинальный взгляд. С ним редко кто спорил, боясь показаться некомпетентным, да и сам ОФ мог прилюдно посадить «в калошу» любого оппонента, не взирая на чины и ранги. Но тяга к спиртному у него была такая же необъятная и непреодолимая, как и к книгам. Не было недели, чтобы он не упивался в стельку. Я, относившийся к нему с глубочайшим уважением, не единожды испытал это на собственном горбу…

Ни одной нашей «пирушки» Череп не пропускал, хотя и имел исключительную способность спать за столом со стаканом в руке. Возможно, это было своеобразное вхождение в транс, экономия жизненного ресурса. Обычно после первой он словно вырубался и находился в таком состоянии весь вечер. С закрытыми глазами он, как мудрый, отрешенный от мира удав Каа из «Маугли», сидел, чуть откинувшись на спинку стула, с зажатым в руке стаканом. Его не интересовал пьяный разговор, не трогали обсуждаемые проблемы. Казалось, что он спит. Но стоило только начать разливать огненную воду, как тут же его рука с манерно оттопыренным мизинцем, вытягивалась в сторону бульканья. Когда завершался тост, он на мгновенье открывал один мутный глаз, как бы убеждаясь, что все сказано, и что стакан не пуст, одним глотком опустошал содержимое оного. И опять замирал спящим удавом, до следующего бульканья. Так продолжалось бесконечно долго, пока не расходился народ. После окончания застолья всякие попытки привести его в чувство ни к чему не приводили. Обычно я брал его щуплое тело на плечи, благо весил он не более пятидесяти килограммов вместе с ботинками, и нес на третий этаж, в нашем же подъезде, домой, к жене. Та, как классическая жена из анекдота, ждала его со скалкой. Стоило только поднести его к двери квартиры, как он тут же сползал с моих плеч и, отряхнувшись всем телом, как делают собаки, выходя из воды, пытался принять как можно более правдоподобно-трезвый вид. Это всегда происходило на секунду раньше, чем появлялась его Люся, женщина лет сорока, с хорошей фигурой, но с лицом молодой старухи. Успевая меня поблагодарить, она, не стесняясь в выражениях, впихивала мужа в дверной проем, а Олег Филиппович, ласково называя ее Люсенькой, почти трезвым голосом доказывал, что он совершенно трезв. За закрытой дверью слышался один и тот же монолог проклинающей все на свете, угробившей на алкаша молодость женщины. Что отвечал, ОФ не было слышно, вероятно в знак согласия он кивал головой.

Но самым-то главным достоинством Гришина было то, что он был лучшим летчиком в полку. Не смотря на скромную должность заместителя командира авиационной эскадрильи, которую он получил к сорока своим годам, равных в мастерстве пилотирования ему не было. Он обладал уникальным индивидуальным почерком полета и самой красивой посадкой в полку. Его истребитель можно было узнать за пять километров до посадки. Такой дымный след оставался только за ним. На больших углах атаки, соответственно и на больших оборотах двигателя, он снижался по глиссаде с невероятной грациозностью. Сама посадка всегда совершалась четко напротив посадочного «Т», была мягкой и на невероятно больших углах. Самолет каким-то чудом не касался хвостом бетонки, продолжая пробег с высоко поднятым носом, пока не иссякали аэродинамические силы поддерживающие его, и тот сам не опускался. Тормозной парашют он выпускал, как бы в насмешку над всеми, кто наблюдает за ним, за сто метров до подборщиков тормозных парашютов, чтобы тут же его сбросить. По большому счету он мог бы его никогда не выпускать, но в Инструкции летчику было написано, что применение тормозного парашюта обязательно, а вступать в противоречие с нормативными документами Олег Филиппович не хотел. Да и зачем лишний раз раздражать вышестоящее начальство мастерством, до какого они при всем своем желании никогда не дойдут? Конечно, ОФ обладал безусловным летным талантом, и если бы не его пристрастие к «зеленому змию», о котором знали не только в полку, но и в дивизии и военном округе, мог бы сделать прекрасную летную карьеру. С его интеллектом и складом ума носить бы ему генеральские погоны, или быть одним из ведущих летчиков-испытателей страны, но, увы…

Был еще один талантливый летчик в полку, и тоже «перезревший» майор, заместитель командира второй эскадрильи Кадухин Геннадий Степанович. Высокий, моложавый, с посеребренными висками, худощавый, с бешенным темпераментом и ярко выраженной харизмой ой, он сразу же обращал на себя внимание, и притягивал к себе окружающих каким-то магнетизмом.

Надо сказать, что в то время в армии был так называемый период «озеленения». Вводился негласный возрастной ценз на занятие той или иной командной должности. Так командиром эскадрильи нельзя было стать старше двадцати восьми лет, командиром полка не старше тридцати двух лет. Парадокс, но у командира эскадрильи Балобанова Бориса Николаевича, едва получившего звание старшего лейтенанта и только сдавшего

на третий класс был многоопытный зам с налетом более двух тысяч часов, и давным-давно имеющий квалификацию военного летчика первого класса.

Истинную причину «озеленения» я не знаю, может, как всегда «благими намерениями вымощена дорога в ад», есть много всяких версий… Лично я склоняюсь к той по которой, стали подрастать внуки наших Маршалов, а их дети еще не успели достичь вершин карьерного роста. И вот, что бы хот как-то оправдать головокружительный карьерный рост своих любимых чад, ввели так называемый возрастной ценз. Были не редкими случаи, когда командовали полками двадцативосьмилетние полковники, а дивизиями тридцатилетние генералы. Возможно, Маршалы вспоминали свою военную молодость, когда они делали карьеру. Но во время войны был естественный отбор, выживали самые храбрые, самые умные и хитрые, самые способные и везучие, и уж никакие «волосатые лапы» не помогали карабкаться по служебной лестнице, за исключением, немногих примеров, таких как Василий Сталин.

И если во время войны это было оправдано, и давало эффект, то в мирное время, кроме вреда, на мой взгляд, ничего хорошего не принесло.

Не знаю, как в масштабах всех Вооруженных Сил Советского Союза, но вот в истребительной авиации Противовоздушной обороны страны это привело к невероятному росту аварийности.

Молодые, не в меру амбициозные командиры, наделенные серьезной воинской властью, но не имеющие жизненного, а самое главное, профессионального опыта наломали немало дров.

Из уст в уста до нас дошел анекдотичный случай, когда командир Правдинского полка – это под Горьким (нынешним Нижним Новгородом), Петр Разуваев, отвечая по телефону, представлялся:

– капитан Разуваев слушает, птху (сплевывая) … подполковник Разуваев слушает!

Офицер, назначенный на должность заместителя командира полка, получил досрочно звание майора, и вот его через три месяца назначают командиром полка, и как положено с назначением на эту должность присваивается очередное воинское звание. И Петр, не привыкший еще к майорским погонам, становится подполковником. Не все выдерживали испытания «медными трубами», многие еще стремительнее «упали» с головокружительной высоты.

Вот и в нашем полку командиром полка был тридцати трехлетний подполковник Анатолий Михайлович Миронов, заместителем командира полка по летной подготовке

тридцатилетний майор Владимир Прытков, и двадцативосьмилетний командир эскадрильи Борис Балобанов, сделавшие на этой волне карьеру. Я уж не беру во внимание «сопливых» двадцатичетырех-пятилетних командиров звеньев и «замкомэсков». И только благодаря таким мудрым и многоопытным летчикам, как подполковники Сорель Теодор Лейбович, Козлов Генрих Владимирович, тот же Гришин Олег Филиппович мы не наломали больших «дров», чем наломали, о чем я расскажу ниже.

Ну а пьянство в полку вошло в обычай, и «дикорастущие» командиры, считая это «сплочением коллектива» только способствовали этому.

В результате обильного возлияния в застолье происходили трагикомические истории. Так, однажды замкомэска старший лейтенант Николай Ермуханов долго и пристально глядел с характерным монгольским прищуром раскосых глаз на своего лучшего друга Юру Можаева и вдруг спросил:

– Мужик, ты кто? Где-то я тебя уже видел?

– Коля, Коля, ты что? Да это же я, Юра! – отвечал потрясенный Можай.

Тут же Ермухан, в состоянии близком к коматозному, «замахнув» полстакана чистого спирта, запил его, не скривившись, стаканом водки, и осоловевшим взглядом, но, уже потерявши дар речи, уставился на своего лучшего друга.

Драк практически не было. Иногда, правда, командир эскадрильи старший лейтенант Борис Балобанов, имевший уголовное прошлое, хватался за вилки и ножики, однажды даже полоснул по подбородку Женю Недорезова, и у того остался шрам. Инцидент замяли, Балобанов после этого с полгода не появлялся в нашей квартире, а потом старался не терять над собой контроль.

Я попал в третью эскадрилью, командиром которой был майор Николай Николаевич Третьяков, имеющий прозвище Тришка. Массивный подбородок придавал ему черты кержака, для полного сходства не хватало старообрядческой бороды. Был он прямолинеен, костноязычен и немного наивен. Несмотря на высокую должность, постоянно оказывался объектом шуток и насмешек летного состава, независимо от должности и года выпуска. В его честь мы, холостяки, назвали котенка, которого нам подарил кто-то из женатиков. Как-то во время очередной пьянки, он спросил, как зовут котенка.

– Тришка! – ляпнул Славик Колпаков на автомате, не подумав о последствиях, и затем также не подумавши стыдливо и как бы извиняясь прикрыл рот рукой. Но ничего, все обошлось,

до нашего кержака не дошло. Очень забавно было смотреть, когда майор брал в руки этого котенка и, поглаживая, приговаривал: «Тришка, Тришечка». Ему и в голову не могло прийти, кому обязан котенок своим именем.

Командиром звена у меня был старший лейтенант Виктор Герасимов, больше известный всем по кличке Гераська, единственный летчик выпуска 1971 года на капитанской должности. Все его однокашники служили уже на майорских должностях, а старший лейтенант Борис Балобанов – на подполковничьей, и потому Герасим считал себя бесперспективным офицером. К тому же на него разом навалились разные проблемы, которые любого другого повергли бы как минимум в уныние и состояние депрессии.

За полгода до нашего прихода он катапультировался при весьма странных обстоятельствах. Над дальним приводом (это дальняя приводная радиостанция, она находится на посадочном курсе, на удалении четыре километра, предназначена для обеспечения навигации и приборного захода на посадку) у него остановился двигатель. Витя, недолго думая, не докладывая руководителю полетов, покинул самолет на высоте триста метров. После катапультирования он на трое суток заперся в своей квартире, никого к себе не пускал. Все сочли это за стресс, сам же он впоследствии признался, что трое суток учил Инструкцию летчику и особые случаи, связанные с остановкой двигателя. Прибывшая комиссия пыталась обвинить его в происшедшем, но он упорно, как Горбунков в «Бриллиантовой руке» «Упал, очнулся, гипс», повторял: «Упали обороты, поставил РУД на стоп, катапультировался!» В конце концов, от него отстали. Но в полку поговаривали, что у него или закончилось топливо, или он сам случайно выключил двигатель.

Приблизительно в это же время у него начался бракоразводный процесс с женой Зинкой, как он ее сам называл. И в это же время от него забеременела «писариха» эскадрильи Нинка. Последняя имела на Виктора далеко идущие планы. Гераська метался, как лев в клетке, от разом навалившихся на него проблем. Зинка, узнав про «писарчучку», со злорадством ему объявила:

– Ага, кобель, допрыгался! Мне будешь платить двадцать пять процентов и ей двадцать пять!

В ответ она услышала обескураживающую для нее новость:

– Дура, буду на двоих платить тридцать три процента, тебе шестнадцать с половиной и ей столько же.

Нежданно-негаданно этим он одну проблему решил. Зинка, быстро посчитав свои будущие убытки, с воплем «Проститутка!

Штабная птаскушка и подстилка!» чуть ли не за волосы потащила несчастную соперницу на аборт.

Герасим же, бросив обеих, ушел жить в нашу холостяцкую квартиру. Был он с тонким чувством юмора и напоминал мне Цыбу требовательностью, с какой относился к нашим полетам, несмотря на простоту общения и на то, что жили мы вместе.

«Разрешите получить замечания!»

Полк был вооружен самолетами Су-11, а в качестве спарок использовались самолеты Су-7у, Су-9у и УТИ МИГ-15. Все эти самолеты отличались друг от друга по характеристикам устойчивости и управляемости и пилотажным свойствам.

Ближе к весне «старики» подтвердили класс, и мы наконец-то начали летать. Так как «большие» спарки – Су-7у, Су-9у – были в большом дефиците, а я прибыл в полк самым последним, то мне доставались полеты на УТИшке. В это время я простудился, заработал сильнейший насморк. Вылечиться решил сам, к врачу не обращался. Герасим посоветовал применить народный способ. Выдавив в мед сок лука, он закапал мне в нос эту адскую смесь. Я почувствовал острое жжение.

– Так и должно быть, – успокоил он меня.

И вот мы вышли на полеты. Выполнив пилотаж в зоне, плавно снижаемся в сторону аэродрома. На высоте около двух километров меня пронзила резкая боль: как будто шило вогнали в левую верхнюю челюсть. Выполнив посадку, я, ничего худого не ожидая, пожаловался доктору на зуб. Полковой врач, майор Лебедев, выходец из ветеринаров, услышав, что боль настигла в полете, запричитал и заохал, будто я перенес, по меньшей мере, инфаркт. Он тут же отстранил меня от полетов и выписал направление на обследование в окружной госпиталь в Баку. Доложил я Тришке о своем горе. Грязно выругавшись, комэска дал совет:

– Запомни! В авиации с врачами, замполитами и кэгэбэшниками не откровенничают, не пьют и не шутят!

Впоследствии я всегда старался придерживаться этого правила, ну а тогда, проклиная все на свете, убыл в госпиталь. Там мне поставили диагноз «гайморит», и в течение месяца я сначала лечился, а вернее был предметом исследования для написания кандидатской диссертации. Лечащий врач, подполковник медицинской службы вылечил меня буквально за неделю, а остальные три недели проводил на мне «научные» эксперименты. Регулярно прокалывая мой носовые хрящи и промывая абсолютно здоровые пазухи носа. Вся процедура

внешне казалась очень болезненной, на самом же деле никакой боли не было. Во внутреннюю полость носа втыкались две иголки с намотанными на них ватой пропитанных обезболивающим средством, и после «замораживания» тупой, толщиной в полтора-два миллиметра иглой прокалывались хрящи. При этом кроме неприятного хруста пронзаемых хрящей лично я ничего не испытывал. Как то, проходя очередную экзекуцию нашего «добрейшего» доктора, стал невольным виновником потери сознания молодого бойца «красной армии». Гроза мирового империализма, азиатской внешности, сидел на топчане с воткнутыми на нос иглами с обезболивающим и ждал своей участи. При виде как мне вгоняют тупые иглы, это нежное южное существо стало белым как молоко, и рухнуло под ноги нашего эскулапа.

Заключительным аккордом моих госпитальных исследований стал двукратный подъем на высоту пять и десять километров, которые я с честью выдержал.

Перед самой выпиской из госпиталя, ко мне подошел знакомый пилот из астраханского авиационного центра и попросил вместо него сдать анализ мочи. А у меня в тот момент вскочил маленький, но болезненный фурункул в носу.

– Володя, у меня фурункул, и даже поднялась небольшая температура! – предупредил я офицера.

– Да, нормально, сдавай! Я вчера водочки попил, боюсь, что моча будет не кондиционная!

Мне моей мочи было не жалко, и я помог товарищу. В результате, Володенька задержался на месяц, так как в моче нашли белок. Я же тем не менее благополучно пошел внеочередную ВЛК, и с диагнозом «здоров» отправился в Астрахань.

Вернувшись из госпиталя, я понял, что отстал от своих однокашников если не навсегда, то на ближайшие несколько лет: все они уже летали самостоятельно на Су-11!

Но не бывает, худа без добра. «Большие» спарки освободились, и я, полный сил и энергии, приступил к вывозной программе. На вывозную мне назначили замполита эскадрильи майора Георгия Степановича Сидоренко. Уверенный в себе, спокойный и рассудительный, он был одним из немногих порядочных замполитов и пользовался большим авторитетом у летного состава.

Первый полет мы выполняли на Су-7у. Став перед красавцем самолетом, помню, я подумал: «Неужели я сейчас на нем полечу?» Двадцатиметровый сигарообразный фюзеляж, зеленый, торчащий из носа конус, далеко выдвинутая вперед, как копье,

штанга с приемником воздушного давленияна конце – все в этом самолете вызывало восхищение. Заранее забравшись в кабину, я не спеша влез в подвесную систему, подсоединил кислородную маску и шаровой разъем шлемофона. Внимательно осмотрел кабину самолета. Большая и просторная, она была непривычно высоко расположена над землей. Черная приборная доска на расстоянии более вытянутой руки, длинный рычаг выпуска и уборки шасси, массивная ручка управления с кнопками на ней, солидный РУД с гашеткой включения форсажа – все было в диковинку. После тесной, зажатой со всех сторон, с близкой приборной доской и примитивными приборами кабиной УТИ – эта казалась верхом совершенства. Мысленно моделируя полетное задание, я «полетел» в зону на простой пилотаж. Подошел Сидоренко, доброжелательно улыбнувшись, спросил:

– Ну что, готов? Все понятно?

– Так точно! – ответил я и для большей убедительности утвердительно кивнул головой.

Несмотря на то, что полет был первым, Сидоренко полностью доверил самолет мне, мягко держась за ручку управления. Все у меня получалось, я проделал все на одном дыхании, будто пролетал на Су-7у не один год. Выполнив первый полет, мы полчаса подождали в «квадрате», пока нам готовили самолет. Георгий Степанович детально прокомментировал полет, давая понять, что доволен моим дебютом. Второй полет вышел еще лучше, чем первый. Возбужденный, полный впечатлений, как и положено, спрашиваю у инструктора:

– Разрешите получить замечания!?

И вместо замечаний услышал:

– Будь моя воля, я бы выпустил тебя самостоятельно!

Перед самостоятельным полетом минимальное количество контрольных на «большой» спарке должно быть двенадцать. За два последующих дня я выполнил еще восемь полетов и на четвертый день вылетел самостоятельно. Моя летная подготовка пошла как по накатанной дороге. Уже через месяц я нагнал ушедших вперед однокашников.

Мой командир звена Витя Герасимов перевелся в Ростов-на-Дону: бывшая жена его достала, и командование пошло ему навстречу. В Ростов он ушел с понижением – старшим летчиком, но уже через год был командиром эскадрильи, обогнав многих своих «перспективных» однокашников, оставшихся в Астрахани.

Евгений Кравец

Мариновский полк, из которого меня перевели полгода

назад, расформировали, и к нам прибыли два летчика-еврея – Миша Штилерман и Евгений Наумович Кравец.

Кравец стал моим командиром звена. В Мариновке он был замкомэской и здесь с первых дней начал всех убеждать, что прибыл стать в перспективе командиром эскадрильи. Мол, в «кадрах» так ему и сказали: «Побудешь пока командиром звена, а потом представим тебя на комэска».

Мариновка и Астрахань были татаро-еврейскими полками. Расположенные в относительной глубине территории Советского Союза, они служили своеобразным отстоем для евреев, пришедших в авиацию. После того как началась массовая эмиграция в Израиль, и несколько пилотов улетели за границу на самолетах, евреев в училище уже не принимали. Оставшихся летчиков собрали, как в «резервацию», в Мариновку и в Астрахань – места, кстати, не самые плохие в плане бытовом. Оба полка были учебными, не несли боевое дежурство и находились вблизи крупных городов. Татары же сами облюбовали Нижнее Поволжье и всеми правдами и неправдами стремились сюда попасть.

В летной среде национальных и расовых предрассудков не было. В первую очередь мы ценили друг в друге профессиональные и человеческие качества. И среди русских было немало тех, с кем бы я в разведку не пошел.

Кравец был незаурядной личностью. В нем сочетались два несовместимых в одном летчике качества: он прекрасно летал, а летать боялся. Но летать он боялся не вообще, а только над морем, ночью и на УТИ МиГ-15. Летать над морем он перестал почти сразу же, как только попал в полк, быстро приучив руководителей полетов не посылать его по маршрутам, которые проходили над акваторией Каспийского моря. И сделал это гениально просто: как только назревал «морской» маршрут, он тут же начинал жаловаться, что у него плохо работает радиостанция, или дергается авиагоризонт, или высотомер не то показывает и так далее. В конце концов, опытные руководители полетов его «раскусили» и перестали посылать на эти маршруты – благо, их хватало и над сушей.

Но о том, что он боялся летать на УТИ, прознали не сразу. Я же очень любил УТИшку и постоянно «зудел» ему на ухо, чтобы он меня планировал на нем. Он планировал, но только не с собой. И вот однажды необходимо было выполнить полет в Мариновку для «подыгрыша» радиотехническим войскам. «Подыгрыш» – это полет для проверки боевой готовности частей родов войск ПВО или для определения их возможностей, в частности зон «видимости» радиотехнических войск. Командир полка

определил на это задание Кравца. Я уговорил его взять меня за «мешок», то есть без права вмешиваться в управление. Полет был интересным по многим причинам:

– во-первых, посадка не на своем аэродроме;

– во-вторых, в общей сложности выполнялось пять полетов – один в Мариновку, три в самой Мариновке, и еще из Мариновки в Астрахань, общий налет сразу увеличивался на четыре с лишним часа, а для меня каждая минута была важна, так как шла в копилку подготовки к сдаче на третий класс;

– в-третьих, полеты в Мариновке проходили на предельно малых высотах – мечта каждого летчика, особенно молодого.

Правда, в качестве «платы» я должен был подготовить два комплекта полетной документации – за себя и за своего командира. Объем работы довольно большой, если учесть, что все три полета из Мариновки проводились по разным маршрутам. Я сделал восемь комплектов карт и такое же количество штурманских планов и инженерно-штурманских расчетов полета. Довольный Кравец доложил командиру полка о готовности, и мы полетели.

На перелете, по договоренности с ним, вел самолет я. На посадочном курсе он забрал у меня управление. Видя, что мы не выдерживаем заход по направлению и что скорость планирования чуть выше, я «ненавязчиво» попытался вмешаться в управление. Кравец, поначалу не поняв, что это мои действия, по боковому каналу начал приговаривать:

– Ты смотри, ты смотри, какой боковик, как сносит!

Когда до него дошло, что «ветер» исходит от меня, он незлобным матом заставил бросить управление, чему я, естественно, подчинился. При этом обратил внимание, что скорость на заходе была повышенной.

В Мариновке командир меня пожурил за самодеятельность и пригрозил, что если еще раз вмешаюсь в управление, то мало не покажется. Заверив, что такое не повторится, я не решился тогда спросить, почему он держит на предпосадочном снижении повышенную скорость. Последующие три полета мы выполнили на предельно малых высотах, но не настолько малых, чтобы захватывало дух. По заданию высота была от ста до двухсот метров. Так как я не вмешивался в управление, то времени для созерцания проносящейся на скорости шестьсот километров в час красоты у меня было достаточно. Полеты выполнялись над ровной степной местностью, ориентирами служили автомобильные дороги, узкие речки и небольшие селения. Часто встречались отары овец, стада коров. Один раз пролетели над большим стадом сайгаков.

Техника пилотирования у Евгения Наумовича была безукоризненной. Режим по скорости и высоте, как говорится у летчиков, выдерживался «по нулям». Навигацию и ориентировку вел я. А так я сам и рассчитывал полет, то на все поворотные пункты мы вышли точно и в заданное время. Правда, все три полета Кравец по-прежнему заходил на посадку на повышенной скорости и посадку выполнял с малоподнятым носовым колесом. И хотя посадки были мягкими, но про себя я отметил, что такие притирки чреваты скоростным «козлом».

После третьего полета Кравец с СКП доложил командиру полка о выполнении задания. Режим связи был громкоговорящим, и все слышали, как ему объявили благодарность. Расплывшись в довольной улыбке, командир многозначительно поглядел на меня:

– Учись, студент!

Через некоторое время в полку случилось ЧП, которое командование на уровне Бакинского округа ПВО умудрилось замять.

В пятницу, отлетав днем, наша эскадрилья, как всегда, почти в полном составе собралась у холостяков. Вторая эскадрилья летала ночью, что не мешало нам отпускаться по полной программе. Около двенадцати часов ночи, в самый разгар веселья, к нам зашел, командир ОБСРТО – отдельного батальона связи и радиотехнического обеспечения. В обычной своей манере, в полу-шутку, в полу-серьез, он сказал: вот, мол, пока мы тут пьянствуем, на полосе горит УТИ МиГ-15. В первые минуты мы сочли это за неудачный прикол, но скоро поняли, что подполковник не шутит, Кравец умчался к себе домой звонить на аэродром. И уже через десять минут нам рассказывал, как Женя Недорезов с Ермуханом на посадке «разложили» УТИшку.

Всему виной оказался стык, образовавшийся после ремонта ВПП за счет укладки слоя асфальта поверх полосы. По всем правилам такой стык должны были плавно свести на нет. Но то ли строители проморгали, то ли командование при приемке ничего не заметило, или сделало вид, что не заметило, но на полосе осталась пологая ступенька сантиметров в десять. Про этот стык все летчики знали. Для «тяжелого» Су-11 он не представлял большой опасности, а на УТИ старались его перелетать. Ночью по огням было трудно определить это коварное место, и так совпало, что в тот момент, когда Недорезов добирал ручку на себя, приземление произошло практически встык. В результате, подпрыгнув, как на трамплине, метра на три, никем не парируемая, спарка потеряла скорость и рухнула на асфальт и загорелась.

Обрадовавшись, что экипаж жив, мы с удвоенной энергией продолжили вечеринку – благо, поводов выпить прибавилось. Часа через три появились живые и невредимые виновники торжества в окружении еще десятка летчиков, и застолье, как костер, в который плеснули бензина, разгорелось с еще большей силой.

Из первых уст мы услышали, что произошло на самом деле. Вся беда оказалась в том, что экипаж не был готов к такому трюку. Ермухан, же как он нам потом рассказывал, по пьяной лавочке, успел бросить ручку управления и уже начал расстегивать подвесную систему, дабы не терять время на пересадку в другой самолет. Хотя тех, трех-пяти минут, пока самолет рулит на центральную заправочную, хватило бы раз десять расстегнуться и пристегнуться. О чем думал, и что делал Недорезов, он предпочел скромно отмолчаться, но нам и так было понятно, что действовал он невпопад, с большим опозданием отклонил от себя ручку управления, и по всей видимость забыл ее взять на себя, когда самолет падал. Но это вряд ли бы спасло ситуацию, так как «козел» был нескоростным. При ударе носовую стойку отшибло, и самолет под воздействием асфальтного «наждака» тут же воспламенился и заполыхал тридцатиметровым факелом. Ну, а последующие действия экипажа были вполне объяснимые и грамотные, не долго думая они, покинули пылающий самолет, и оказались в роли «американских наблюдателей». Правда, Женька через минуту вспомнил, что не отсоединил, и не забрал кислородную маску и было ринулся за ней, но Ермухан, быстренько его остановил, мол, маска по сравнению с самолетом не самая большая потеря.

От спарки осталась кучка оплавленного металла.

После этого инцидента к нам прилетел на МиГ-17 командующий авиации Бакинского округа ПВО, с легкой руки летного состава получивший прозвище «Пан Беспальчик», потому как на правой руке у него не хватало мизинца. Собрав руководящий и летный состав полка, Командующий долго, назидательно и нудно нам твердил, что летать надо подготовленным летчикам, способным выполнить поставленную задачу, а если летчик чувствует, что не готов к полету, то должен честно отказаться от него, и никакой командир не вправе повлиять на этот отказ. Для подтверждения своих слов он обратился к заместителю начальника политического отдела полка майору Худякову, который не был летчиком:

– Худяков! Вот, например, я тебе скажу: лети на Су-одиннадцатом! Полетишь?

Дремавший до сей поры Худяков вскочил и, как можно преданнее глядя в глаза высокому начальству, голосом героя, идущего на подвиг, пусть даже на смерть, выпалил:

– Так точно! Полечу, товарищ генерал-лейтенант!

Не ожидавший такого ответа, генерал долго и пристально посмотрел на майора, а затем с сожалением сказал:

– А ты дурак, Худяков!

Несмотря на всю серьезность разговора, зал взорвался от смеха.

Худяков, имевший за плечами политическое училище, получив распределение в зенитно-ракетный полк, честно отслужил в должности «комсомольца». Прошло время, и для «комсомольца» он стал староват. «Кадры» Главного политуправления, справедливо решив, что пора капитану на майорскую должность, не мудрствуя лукаво, отправили его к нам заместителем начальника политического отдела полка. Так он нежданно-негаданно попал в авиацию. В зенитно-ракетных войсках все было параллельно и перпендикулярно, белого цвета бордюры, мышиного цвета казармы, строжайшая субординация и дисциплина. Все ходили в сапогах и форме при погонах, отдавая друг другу честь. В авиации же все почему-то ходят в летных комбинезонах, а молодой с виду мальчишка, старший лейтенант, почему-то состоит на подполковничьей должности и командует майорами. И к политработникам здесь относятся совсем не с таким почтением.

В первый же день пребывания в истребительно-авиационном полку бедняга Худяков получил звонкий щелчок по носу, и от кого – от своего же коллеги, помощника начальника политического отдела по комсомольской работе Мирзаканова, прозванный в полку Мерзопакостным. Длинный, худой, лопоухий и шустрый капитан всем своим видом и поведением явно не подходил к своей должности комсомольского вожака. Но чувствовал он себя вполне уверенно, и разыграть товарища по партии ему не представляло абсолютно никакого труда.

И вот Мерзопакостный, вполне соответствующий своему прозвищу, затащил представленного личному составу полка Худякова в свой кабинет, бросил перед ним чистый лист бумаги и со свирепым выражением лица сказал:

– Пиши социалистические обязательства!

– А не рано? А что писать? – неуверенно спросил перепуганный майор.

– Какой рано! Завтра будет поздно! Пиши: пункт первый, стать летчиком третьего класса. Остальное как обычно, на соревнование вызывай меня! – тоном умудренного опытом

человека диктовал Худякову «комсомолец».

– А мне не говорили, что я буду летать, – растерялся политработник.

– Как, не будешь? Ты же комиссар! Ты же заместитель начальника политического отдела полка. Партия послала тебя в авиацию, а комиссары всегда должны быть впереди, и своим примером показывать как надо летать, и как надо защищать Родину! Какое ты будешь иметь моральное право требовать хорошего выполнения полетов, если сам не имеешь об этом никакого представления? Пиши, стать летчиком третьего класса, на второй ты не успеешь подготовиться.

Написав свои обязательства, Худяков с подачи того же чуткого товарища побежал их утверждать к начальнику политотдела полка подполковнику Миленевскому. Тот сначала поблагодарил за оперативность, а когда прочитал первый пункт обязательств, взревел так, что незадачливый зам от неожиданности не смог толком объяснить, почему он это написал. С той поры Худяков, заработав комплекс неполноценности, ходил угрюмый и подозрительный, чувствуя везде подвох.

И опять очередной прокол, да еще на таком уровне! Не знаю, как вел бы себя другой на его месте, но наш несостоявшийся летчик, проглотив пилюлю, затаил злобу на все, что связано с авиацией, и вредил всем исподтишка, особенно летному составу.

Кто ответит за «козла»?

Прошел месяц после встречи с генерал-лейтенантом, и в моей летной судьбе произошел эпизод, который едва не стоил мне дальнейшей карьеры, а может быть, и самой жизни.

Я выполнял полет с Кравцом на УТИ МиГ-15. Отпилотировав, захожу на посадку. Инструктор, как всегда, боится маленькой скорости, и мне приходится держать двести семьдесят километров в час, что на целых тридцать километров больше положенной. На посадке самолет, едва коснувшись, «подвзмыл» сантиметров на двадцать. Как и положено, я задержал ручку. Но не тут-то было. Кравец резко отклоняет ручку управления от себя, самолет, имея приличную скорость, немедленно реагирует на это опусканием носа. Понимая, что он допустил ошибку, инструктор хватает ручку на себя, и это совпадает с ударом носовой стойки о бетон. Сжимается амортизатор стойки, самолет под воздействием разжимающегося амортизатора

и аэродинамических сил задирает нос и отходит от земли. Звук, исходящий от непривыкшего к такому насилию амортизатора передней стойки напоминает стон порванной струны. Никогда до этого и после я не слышал более короткого и пронзительного «Дзинь!!!». Голубое-голубое небо, плавно покачиваясь в передней обечайке фонаря, как будто насмехается: «Вот это плата за любовь ко мне!»

Все происходит как в замедленной съемке. Я слышу мат Кравца, который возвращает меня к реальности:

– Е… твою мать! Е… й молокосос! Х… ты у меня будешь летать! П… ц мне, а не комэска! – несется мне в уши. Успеваю боковым зрением отметить, что высота более двух метров. И здесь инструктор допускает еще одну грубейшую ошибку – резко, почти полностью отдает ручку от себя. Самолет нехотя, как бы спрашивая: «Что вы со мною творите?» – переламывает восходящую траекторию и, опустив нос, ничем не удерживаемый, устремляется вниз. Голубизну неба сменяют широкие серые прямоугольники бетона. Они увеличиваются в размерах, предвещая неотвратимую встречу с земной твердыней. Что есть силы перебарывая инструктора, я тяну ручку на себя, успевая вспомнить, как сгорают УТИшки. Самолет, потерявший скорость, неохотно реагирует на мои действия, и я понимаю, что последствия будут самые плачевные. Под воздействием силы земного тяготения грубо соприкасаемся с бетоном и, к моему удивлению, не отскакивает от него, а, как будто приклеившись, ползем, виляя от юза. В мате Кравца я улавливаю оптимистические нотки, и мне становится спокойнее. Пробежав, а вернее, проползя метров двести, самолет резко разворачивается на сто восемьдесят градусов и замирает. Взобравшись на крыло и спрыгнув на грешную землю, которая несколько секунд назад едва нас не погубила, я понял, каким чудодейственным «клеем» нас прилепило к бетону. Все три колеса шасси изодраны в клочья, и самолет, повинуясь силам трения-качения, потеряв «летучесть», прополз оставшийся отрезок пути на обезображенных культях. Это нас и спасло.

Евгений Наумович, в летной жизни которого это был как минимум четвертый «козел», мастерски научился их исправлять нажатием рычага тормозов, когда самолет еще в полете. Я и раньше слышал о таком необычном способе борьбы с «козлятиной», но, честно говоря, сомневался в его эффективности, и уж тем более не думал, что испытаю его на собственной шкуре.

Достойно оценив действия учителя, я лихорадочно стал искать выход из ситуации. Ведь за «козла» кто-то должен

ответить, а, судя по настроению Кравца, это явно не входило в его планы. Даже если во всем обвинят его, а именно так оно и должно быть, то у меня появится такой враг, что о дальнейшей летной карьере можно позабыть. Уж он-то найдет способ отквитаться и превратить мою дальнейшую жизнь в кошмар.

А Кравец, по видимости тоже обдумывавший ситуацию, и уже решивший все валить на меня, продолжал извергать в мой адрес проклятья и угрозы.

Мой молодой, еще не испорченный алкоголем мозг, усиленный стрессом, перебрав массу вариантов, выбрал единственно верный, который полностью снимал бы вину с инструктора и реабилитировал меня как летчика. Как можно спокойнее и убедительнее я произнес:

– Евгений Наумович, я скажу, что зажал тормоза перед приземлением!

Кравец несколько секунд переваривал смысл сказанного. Наконец, в его глазах появилась искра надежды, и он спросил:

– А как «козла» объяснить?

– Мы садились на дальнюю полосу, и, судя по тому, что руководитель полетов молчал, он его не видел.

Искра в глазах инструктора возгорелась в полыхающее пламя, которое тут же сожгло все сомнения.

– Во-во, так и говори, зажал тормоза! А я тебя прикрою, хрен они спишут тебя с летной работы!

Подъехал на своем армейском УАЗике руководитель полетов, флегматичный майор Филиппов.

– Что произошло? – как можно строже спрашивает майор, добряк по натуре.

– Да вот, сопливый лейтенант перед посадкой зажал тормоза! – очень уверенно и правдоподобно врет Кравец.

– А «козла» не было? А то Колпаков говорит, что был «козел»? – уже не так строго, не то, спрашивая, не то, утверждая, молвил руководитель, «проморгавший» нашу посадку.

– Какой «козел»? Сам он козел! Была идеальная посадка! Колпачок, тебе что, сдуру почудилось?

Колпаков, быстро сообразив, что к чему, тут же покаянно признался, что ему показалось. К приезду командира полка моя версия с тормозами, красочно рассказанная Кравцом, уже ни у кого не вызывала сомнений. По-отечески пожурив незадачливого лейтенанта, на всякий случай спросив у Кравца, как я летаю, и, услышав самую лестную характеристику, командир с чувством выполненного долга укатил. Спарка-то осталась целой, а три покрышки заменят в течение часа.

Многие летчики догадывались об истинных причинах

произошедшего инцидента, но виду не подавали. Поговорка «Умный поймет, но не скажет, а дураку все равно ничего не объяснишь» как нельзя лучше подходила к данной ситуации. Тот же начальник политического отдела Миленевский, о несостоятельности которого как летчика в полку ходили легенды, поверив в придуманный мной бред, не упустил возможности провести небольшой курс политико-воспитательной работы. Демонстрируя профессиональное превосходство бывалого «летуна», он начал свою беседу с просьбы пожать ему руку. Удовлетворившись моим рукопожатием, начпо (начальник политического отдела) доброжелательно, по-отечески, молвил:

– Вот так и надо тормозить, но после приземления, а еще лучше – после опускания носового колеса!

Дав несколько ценных нравоучений, когда и как надо тормозить, по-родственному похлопал меня по плечу и напутствовал:

– Ничего, не Боги горшки обжигают! За одного битого двух небитых дают! Ты еще станешь настоящим пилотом, а возможно, и настоящим политработником!

– Свят-свят! – подумал я в отношении второй части этого пророчества.

Так, можно сказать, дважды сухим, я вышел из мутной воды под названием «козел». Оставшись живым и невредимым, я умудрился сохранить и собственную репутацию, и репутацию своего инструктора, незабвенного Евгения Наумовича Кравца. После этого случая он стал относиться ко мне с нескрываемым уважением, чем вызывал вполне справедливую зависть моих однокашников. Став через пару месяцев, как он и предполагал, командиром эскадрильи, Кравец включил моей летной подготовке зеленый свет, и я быстро нагнал, а потом далеко перегнал своих коллег по освоению летного мастерства.

Евгений Наумович был прирожденным коммерсантом. Он сам хвастался, что еще, будучи лейтенантом, и служа в Красноводске, выполнял поручения командира дивизии по «поставке» разного рода, дефицитных, в то время материалов.

Но подлинный талант предпринимателя раскрылся у него, как раз во время службы в Астраханском полку. Удивительное дело, все знали о делах «коммерсанта» в погонах, Наверняка знали об этом и органы контрразведки, но никаких мер воздействия не принималось. Я не поверю, что на него не было заведено персональное досье, которое пухло день ото дня. А может быть сам Кравец, был источником информации, и ему по-свойски все прощали?

Сам Женя был не в меру хвастлив и болтлив. По прибытии

к нам в полк, он с размахом начал свою деятельность. Весь его «бизнес» был построен на простой схеме: спирт – черная икра (рыба) – бартер – выгодные знакомства и связи – деньги.

Он сам мне рассказывал, как при расформировании Мариновского авиаполка, ему удалось похитить чековую книжку на получение ГСМ (горюче-смазочные материалы), и затем безбоязненно ею пользоваться. С явным удовольствием он поведал мне, как в период расформирования, командир дивизии, генерал Черепанов «украл» «волговский» мотор и пару летных курток, был уличен в содеянном, исключен из партии и с позором отправлен на пенсию.

– А я кроме вот этой книжечки, ничего не взял – показывал он мне в полтора сантиметра толщиной книжицу, напоминавшую блокнот с официальными, защищенными водяными знаками, и проштампованными печатью не существующей воинской части. Оказывается при получении по чековому требованию такой книжки спирта, менее чем пятьдесят литров, данная операция не подлежала проверке со стороны ревизионных органов. Женя был расчетливым, и получал только по сорок литров. Получателем у него был всегда один и тот же капитан Пронякин.

– Да, не дай Бог найдут этого капитана Пронякина, лет десять с конфискацией ему обеспечено! – хвастливо, не раз, повторял «Корейко» в погонах.

Для надежности, что бы иметь прикрытие, Кравец пошел на «сговор» с местным командиром базы авиационно-технического обеспечения полковником Долговым. База была первого разряда и обслуживала помимо полка и Астраханский центр боевого применения. Долгов был солидного и статного вида офицер. Участник Великой отечественной войны, и вполне заслуженный человек не удержался перед соблазном иметь халявный спирт, не «похищенный» в наглую со склада, а выданный вполне «законно». С постоянной регулярностью, раз в месяц, Женя получал огненную воду и вполне успешно ею распоряжался. Понятно, что в те времена, спирт был свободно конвертируемой валютой. За бутылку водки можно было выменять гораздо больше материальных ценностей, чем купить по её номинальной стоимости. А один литр спирта Евгений Наумович приравнивал к пяти бутылкам водки. То бишь переводя на водочный эквивалент, его неофициальный доход ежемесячно составлял двести бутылок водки.

В короткий срок были налажены связи с рыбинспекцией, браконьерами, работниками военторга и прочими «деловыми» кругами того времени.

Для поднятия собственного авторитета в полку, Кравец

в штабе всегда держал двадцатилитровую канистру, и «старики» частенько к нему заходили «причащаться». Дома же у него всегда были три канистры, одна расходная, и две в качестве НЗ (неприкосновенный запас).

У самого Кравца дома было два холодильника, Орск и ЗИЛ, под завязку забитые икрой и осетриной. Но и этого было мало, в какой-то момент он стал хранить икру в нашем «холостяцком» ЗИЛе, который мы брали на пункте проката за червонец в месяц. Иногда, приезжая с полетов, как всегда, с чувством голода, мы не могли совладать с соблазном, чтобы не отхватить приличный кусок паюсной икры и с легким чувством угрызения совести поглотить этот, недешевый даже в Астрахани деликатес. Это была своеобразная плата за аренду нашего холодильника.

Икра хранилась в виде брикетов в пергаментной пищевой бумаге, и Евгений Наумович, забирая ее, всегда с подозрением смотрел на нас, и иногда строго задавал вопрос:

– Что-то мне кажется, больше было, не трогали?

Мы делали невинные рожи, и дружно отвечали, что мы офицеры и чужого добра нам не надо.

– Ну, смотрите у меня!

Став командиром эскадрильи, он получил новый импульс в своем коммерческом развитии. В его распоряжении стал эскадрильский автобус, который возил летный состав на полеты, аэродром, в профилакторий и так далее. Автобус круглосуточно дежурил в Трусово, где мы проживали, и использовался исключительно по предназначению. Но с появлением нового комэска, он регулярно стал, отправлялся в ночные рейсы по всей Астраханской губернии. Шура Швырев, который быстро раскусил Кравца, и сделал на него ставку в своем карьерном продвижении, фактически став его порученцем по особым вопросам, почти каждую ночь мотался, отвозя спирт, и привозя дары матушки реки Волга и батюшки – седого Каспия. А так как у Шуры язык за зубами долго не держался, а я к тому же его кумом, то обо всех поездках мне было доподлинно известно. Пришлось однажды и мне съездить в ночную «командировку». То ли Шура был в наряде, толи приболел, в общем, среди ночи меня разбудил Кравец, и тоном, не терпящим возражения, сказал:

– Давай, лейтенант, одевайся! Срочно надо съездить в Икряное.

Название говорило само за себя. Я безропотно натянул летный комбез и поехал. Водитель, по-видимому, не первый раз ездивший по этому маршруту, уверенно вел автобус сначала по асфальтированной, затем по проселочной дороге. Часа через два мы достигли цели нашей поездки. По сигналу вышел мужик,

в брезентовой робе, с устойчивым рыбным запахом, представился Жорой, и мы начали погрузку товара. Забросив в салон мешков десять, килограммов по тридцать каждый, вяленой рыбы, несколько увесистых балыков осетров и пять замотанных пергаментной бумагой брикетов паюсной икры, мужик дал мне связку свежей вяленой воблы со словами:

– Это тебе! От жмота Кравца вряд ли ты чего-нибудь получишь!

На том мы и распрощались. Еще пару часов потребовалось на обратный путь. По прибытию, вместе с водителем занесли все добро к Кравцу на квартиру. Кравец оценивающим взглядом осмотрел все доставленное добро, открыл один мешок, достал большого жирного леща, с явным намерением оплатить мою работу, потом, немного призадумавшись, бросил в мою сторону:

– Давай лейтенант, иди, отдыхай, да смотри не проспи, сегодня предварительная подготовка, – и бросил леща к своим сородичам в мешок.

– А ведь, точно! Еще тот жмот! – подумал я с благодарностью о добром и предусмотрительном Жоре.

Подмяв под себя рыбаков, браконьеров и военторг Кравец подчинил себе и командира полка, который, наверное, не возражал от «подношений» в виде икры, осетрины, и дефицитных товаров гарнизонного военторга.

Помню, в один из выходных дней раздался телефонный звонок, на другом конце провода, явно взволнованный голос Кравца попросил зайти к нему домой.

– Опять, наверное, на всю ночь пошлет за рыбой – не очень обрадовавшись, подумал я.

Каково же было мое удивление, когда увидел лицо открывшего мне двери Евгения Наумовича. Оно было со лба до подбородка исполосовано явно женскими ногтями. Увидев застывший вопрос в моих глазах, Женя стал изливать мне свою беду:

– Представляешь, сучка, что сотворила эта ревнивая дура! Кивком показал он мне на свою жену Веру, которая сидела в кресле в противоположном углу комнаты.

Не успел он договорить, как Вера Хаймовна, как мы ее уважительно называли, запустила в моего командира будильник. Благо реакция меня не подвела, и я рукой смог отбить этот предмет летящий точно в его голову.

– Валера, представляешь! Застала этого кобеля в постели моей лучшей подруги. А я ведь ей доверяла, да и она мне тоже. Даже ключи от своей квартиры мне дала! Кобель несчастный!

Женя огрызнулся, парируя ее доводы:

– Дура! Ничего не было, и быть не могло! Как я покажусь перед эскадрильей? У меня только офицеров девяносто пять человек! Дура! Вся в тещу, полоумную!

– Не трогай мою маму! – и опять в сторону проколовшегося любовника полетел увесистый предмет в виде массивной ручной дрели. Слава Богу, и на сей раз меня реакция не подвела.

Понимая, что дальнейшее развитие событий может закончиться смертоубийством, я предусмотрительно прикрыл Кравца дверью. Мои опасения не были на голом месте, так как в не таком уж давнем прошлом Верунчик, как ее называл «верный» супруг, была мастером спорта по волейболу и входила в сборную города Киева. Не смотря на набранный в замужестве вес, она еще не растеряла силу и точность броска.

Как смог я начал успокаивать супругов, не принимая ни той не другой стороны. Женя расплакался. Было смешно смотреть на его в кровь исцарапанные пухлые щеки, по которым лились «скупые», но обильные мужские слезы. Я понимал, что был вызван командиром, дабы спустить пар в их так внезапно разогретых отношениях. В какой-то момент, мне это удалось. Кравец лихорадочно искал выход из создавшейся ситуации. Я предложил ему «заболеть», на что он разрыдался с пущей силой.

– Куда я «заболею», наш «ветеринар» завтра растрезвонит всему гарнизону причину моей болезни.

– Может Вам взять отпуск?

Кравец призадумался, мысль ему понравилась.

– Во, точно! Уеду к своей мамочке, давно она меня зовет, а я с этой дурой, никак не могу вырваться!

– Сам ты придурок, со своей мамочкой! – не унималась сексуально униженная половина Кравца.

Женя снимает трубку служебного телефона и просит соединить его с командиром полка.

– Толик, привет! – фамильярно, совсем не по уставу обращается он к командиру полка.

Не знаю, как реагирует на такое панибратство на другом конце провода, но Кравец, как будто не давая ему опомниться, продолжает в том же духе:

– Толик, я там, в военторге договорился, чайный сервиз китайского фарфора тебе отложили, да и супругу захвати с собой, там ей тоже кое-что отложили.

– Я то что тебе звоню, у меня мать с сердечным приступом в больницу положили, только что позвонила сестра, позволь мне на недельку в Киев смотаться, я уже в аэропорт звонил, самолет вылетает через три часа.

– Спасибо, Толик! Я тебе настоящий торт по-киевски привезу.

Может еще что-то надо? Ну, тогда, командир, до встречи через неделю! Привет супруге! Да, и я Верунчику обязательно передам!

Закончив разговор, комэск с гордостью за самого себя посмотрел в мою сторону, как бы говоря:

– Ну, как я поговорил с командиром? Учись студент, как надо себя поставить!

Честно говоря, я был поражен таким неформальным общением с командиром полка.

– Это ж сколько надо вместе водки выпить? Что бы вот так разговаривать с командиром!

Как будто отвечая на мой вопрос, Женя пояснил:

– Командир у меня вот здесь, – показал он характерным жестом ниже пояса.

– Без меня его в гарнизонном военторге и на порог не пускают, так что все схвачено, к тому же очень уж любит черную икру и осетринку!

Теперь мне стала понятна цена этой странной дружбы и такого панибратского отношения. Через много-много лет я прокомандую полком больше десяти лет, но ни одни подчиненный, ни разу не обратилась ко мне на Ты или просто по имени. Верунчик к тому времени немного успокоилась, да и для неё, видно было благом, на неделю остаться без своего «благоверного». Наумыч тут же позвонил в диспетчерскую службу аэропорта и уточнил когда очередной рейс на Киев. Действительно, память его не подвела, самолет улетал через три часа.

– Так поедешь со мной на автобусе, вернешься назад старшим машины, а сейчас быстро помоги мне – он достал лейку и несколько пустых пятилитровых бутылок.

Быстро прикинув предстоящие расходы, он распорядился налить мне из расходной канистры шесть бутылок спирта

– Две экипажу – нечего их баловать!

– Одну сучке теще на лекарство!

– Одну мамочке!

– И две на всякий случай!

– Да, и сбегай к себе, вытащи два пакета икры, повезу в подарок стерве теще и мамочке – обратился он ко мне.

При упоминании своей мамочки в негативном свете, Вера для приличия огрызнулась, но не стала развивать тему, дабы не отбить у мужа охоту к одариванию оной.

Я принес икру, Кравец быстро побросал все в большой портфель, и мы поехали.

Через неделю он вернулся без следов неприятного инцидента с женой.

Не смотря на всю свою «крутость», Евгений Наумович, Веру побаивался. Сам он пухленький и небольшого роста, заметно проигрывал своей супруге чисто внешне. Вера была почти на голову выше его, статной, с красивыми чертами лица, хотя и немного полноватой для своего возраста, женшиной. Помню как-то, мы всей эскадрильей отмечали какой-то праздник на пикнике. Изрядно взявши на грудь Кравец начал отпускать плоские шутки в отношении своей жены. Вера сначала по-доброму пыталась убедить мужа замолчать:

– Женя замолчи! – несколько раз беззлобно, но настойчиво попросила она его.

Женя не унимался. Сделав ему последнее предупреждение:

– Ты заткнешься козел? – не получив положительного ответа, она подошла к суженому, и влепила чисто профессиональную пощечину. Хлесткий кистевой удар мастера спорта по волейболу, не потерявшего спортивного навыка, возымел свое действие. Голова у Кравца, как мне показалось, сделала оборот на триста шестьдесят градусов, а затем как бы нехотя возвратилась на свое привычное место. На вечно красной роже Наумыча четко отпечаталась пятерня его спортивной супруги. Не успев ойкнуть, и таким образом, возвращенный в реальную действительность, а возможно с приступом амнезии, Кравец надолго замолчал.

Говорит Молчун!

В один из летных дней произошел забавный случай. У старшего лейтенанта Молчанова, по кличке Молчун, произошел отказ радиосвязи. Ничего страшного в этом не было, такое случалось часто. Обычно летчик переходил на «двадцать первый» канал – прием команд группы руководства через АРК (автоматический радиокомпас), основной навигационный прибор, дающий информацию об угловом положении приводной радиостанции. Своим названием «двадцать первый» канал обязан стандартной самолетной радиостанции, в которой было настроено двадцать каналов. При этом пилот ставил переключатели «АРК-Рация» в положение «АРК», а «Компас-Антенна» – в положение «Антенна». Связь в таком случае становилась односторонней: летчик слышал группу руководства, сам же вести радиообмен на передачу не мог. Но этого вполне хватало, чтобы благополучно завершить полет. С целью убедиться, что летчик «слышит», РП давал команду: «Включить сигнал „Бедствие“». Летчик включал тумблер, и на экране локатора появлялась отметка «Бедствие». Все успокаивались, и пилот нормально завершал полет.

Но в тот раз все произошло по-другому. У Молчуна заела кнопка радиостанции на передачу. Работала на передачу только его радиостанция, остальные были «заперты». Эфир был занят только им, все вздохи, мысли вслух, многократно усиленные так странно закапризничавшей радиоаппаратурой, ограничивались радиусом действия приемных устройств наземных и самолетных радиостанций. Вообще-то Молчанову надо было дать кличку не «Молчун», а «Ворчун»: вечно он был всем недоволен и бубнил под нос свои возмущения, на которые никто не обращал внимания. Не обращали на это внимание на земле. Но ворчун в воздухе – это уже нечто. В «квадрате» – курилке, где летчики травили анекдоты между вылетами, – был установлен динамик. Весь радиообмен на стартовом канале слышали отдыхающие пилоты, чтобы отслеживать места нахождения своего самолета, инструктора и так далее.

И вот в динамике слышится возмущенный голос Молчуна:

– Сто двадцать третий, задание в пятой закончил. Что-то я давно никого не слышу, что там они, поумирали? Засранцы!

В перерывах между репликами слышалось сопение, шумные вздохи. После небольшой паузы доклад повторился:

– Сто двадцать третий, задание в пятой закончил. Так, еще раз запрошу.

– Сто двадцать третий, сто двадцать третий, задание в пятой закончил, выход на точку!

– Так, понятно, отказ радиосвязи! Вечно мне везет, первый вылет – и отказ. Сейчас технари разберут самолет по винтикам – и накрылись медным тазиком мои три полета! Не везет – так не везет, и на родной сестре триппер подхватишь! Еще с утра жена заначку нашла. Нюх – как у собаки!.. Что-то я не о том. Отказ связи. Так, что там надо сделать? Перейти на двадцать первый канал! Ага, переключаю «АРК-Рация» в «Рация», «Компас-Антенна» – в «Антенна». Это же надо: в жизни книжку в руки не брала, а тут, как специально, решила почитать моего Экзюпери! И нащупала же, зараза, в переплете заветную соточку… А что-то никого я не слышу? Так, еще раз проверю: «Рация», «Антенна»… Все правильно! Неужели что-то забыл? Этот придурок Тришка наверняка скажет: «То не включил, это не переключил». А эта: «На бл… ки собрался, на бл… ки собрался!» Одно только на уме. У кого что болит, тот о том и говорит! Так, никого не слышу, пошли они все!.. И без рации долечу! Прощай, пиво в санатории! Да и бл… и прощайте, куда сейчас без заначки ехать? С этой дурой, что ли? В Тулу со своим самоваром! Ага, пора выполнять снижение. Связи нету никакой, даже половой, вот такой я деловой! Как она меня достала! Еще

и тещу хочет притащить! Вообще житья не дадут!.. Так-так, а что же я забыл включить? Твою мать, сигнал «Бедствие»! Но лучше поздно, чем никогда, нате вам «Беду»! Смотрите, терплю «Бедствие»! Срочно освобождайте дорогу пилоту-герою на посадку! И на хрена я женился? Ни забот, ни хлопот, дул бы пиво, сколько влезет, да по бабам бы шастал! И вся зарплата – заначка!.. По-моему, пора выпускать шасси. Выпускаю! Ага, зеленые горят. Прекрасно!..

Народ стягивался к «квадрату» и хохотал, держась за животы. Между тем Молчун не молчал:

– Жил бы сейчас спокойно – нет, чего-то не хватало! Вот теперь и мучайся, женатик несчастный! А не пора ли нам выполнять третий разворот? Пора! Ну, с Богом! Да пошла она вместе с тещей! Так, пора выпускать закрылки. Выпускаю! Хрен вам, ничего не забуду! Из этой семейки тесть – единственный нормальный человек: и выпить с ним можно, и на рыбалку сходить… А где там полоса? Пора и четвертый выполнять! Вон она, родимая, начинаю четвертый! Но тоже мужика задолбили! И как он ее терпит? А вот и «дальний».

– Ну, что, Прыткий, – это он заместителя комполка майора Прыткова помянул,

– и рад бы, небось, подсказать, да не слышу. Но ничего, и без твоей долбанной помощи справлюсь! Так, подбираю, подбираю, еще подбираю! – Все ясно, Молчун взял ручку управления на себя, чтобы уменьшить до нуля вертикальную скорость снижения.

– Отлично! Учись, Прыткий, как надо садиться! Не то, что ты: припечатываешь бедного «Сухаря» каждый раз. Тебе-то об этом на разборе полетов хрен кто скажет. А ведь без твоей помощи лучше получается!.. Скорость двести девяносто – тормозной, есть тормозной! Торможу! Сбрасываю! Убираю закрылки, освобождаю! А вроде бы ничего слетал, не должны вые… ть! Так, вот она и ЦЗ, а вот и наш худенький Степа. – Ага, и командиру молчановского звена толстяку Степанову не поздоровилось. – Ну что, жирный х… й, опять скажешь, что что-то не включил? А вот взял и все включил! Нет, чтобы к ордену представить севшего без связи пилота. Хрен от вас дождешься! Так, все кончилось, Слава богу! Выключаю двигатель.

Спрыгнув со стремянки на бетон, Молчанов, как всегда, долго ворчал на техника самолета.

Собравшиеся в «квадрате» летчики дружным гоготом встретили Молчуна, а он не мог понять, что смешного в нем нашли. Тем более, что у человека только что в полете произошел отказ радиосвязи, и он с этим прекрасно справился.

Из этических соображений случай не вынесли на разбор

полетов, и запись радиообмена не была всенародно прослушана (собственно, прослушана-то она как раз и была!). Но героев монолога Молчуна его комментарии зацепили за живое, и кое-кто обиделся не на шутку. Исподтишка ему больше всех мстил заместитель командира полка майор Владимир Прытков.

Левый разворот подполковника Сореля

Пролетел год моего пребывания в боевом полку. Год, полный впечатлений от полетов, от освоения первого в моей жизни сверхзвукового самолета-истребителя Су-11. В конце года нас в добровольно-принудительном порядке отправили по курортам-санаториям. Я поставил бы памятник тому, кто для летного состава ввел в войсках ПВО ежегодное посещение санаториев и домов отдыха. На протяжении почти тридцати лет я регулярно подлечивался в военных здравницах. В ВВС, где мне тоже пришлось служить не один год, летный состав такой привилегией не пользовался.

Пока мы гуляли в отпусках, в полк влилось десять выпускников Армавирского училища. В течение месяца, как и мы, они изучали теорию, а затем убыли на вывозную программу в Джебел – «полевой» аэродром в Туркмении, с незапамятных времен приписанный к Астраханскому полку. Командование, учтя опыт нашего переучивания, решило не терять даром время и использовать хорошую погоду в Туркмении для обучения молодых лейтенантов. Ну и нас после отпусков оправили в тот же Джебел восстанавливать утраченные после перерыва летные навыки.

Туркмения встретила по-летнему приятным солнцем и двадцатиградусным январским теплом.

Все мы теперь числились во второй эскадрилье, которой командовал старший лейтенант Борис Балобанов. «Тришка» начал возить вновь прибывшую молодежь.

Командиром звена в Джебеле у меня вначале был Миша Штилерман, однокашник Балобанова. Мне импонировали самостоятельность его суждений и независимость в поведении. Не опускаясь до панибратства, он был прост в общении и доступен. Всегда рассудительный, не принимающий скоропалительных решений, разговаривающий корректно и без мата, хорошо знающий аэродинамику и другие авиационные науки, Штилерман был на голову выше многих высоко взлетевших своих однокашников. Переведенный к нам после «разгона» Мариновского полка, он чувствовал себя слегка не в своей тарелке. Чувствуя свое превосходство, постоянно

конфликтовал с начальством, не боясь сказать то, что думает. Вышестоящим командирам, конечно, это не нравилось. Особой нелюбовью почему-то он пользовался у своего «собрата по крови» Евгения Наумовича Кравца.

Штилерман едва только начал нас натаскивать, как его, неожиданно для всех отправили в Астрахань. Славик Колпаков, Серега Павлишин и я остались без командира звена. Под свое крыло нас взял командир эскадрильи Балобанов.

С одной стороны, это было хорошо.

Во-первых, мы планировались на полеты в первую очередь, так как в его руках был «карандаш» – основной инструмент при составлении плановой таблицы на полеты (более «страшный» для летчика инструмент в руках комэска – резинка, которой стирают твой полет).

Во-вторых, ему некогда было с нами заниматься, и мы были предоставлены сами себе. Мелочная опека командиров звеньев уже начинала надоедать.

Но, с другой стороны, скорый на расправу Борис Николаевич сначала рубил голову, а потом разбирался, та ли голова полетела с плеч. Несколько прямолинейный, разделяющий весь мир на черное и белое, он и людей делил если не на друзей и врагов, то исключительно на своих и чужих. Ко мне он относился с явной симпатией, но попасть в опалу к такому крутому командиру не составляло никакого труда.

Сдав зачеты по новому району полетов, мы приступили к восстановлению. На предварительной подготовке Тришка и Балобанов долго, до хрипоты и с матом, спорили из-за «больших» спарок – самолетов Су-7у и Су-9у. Победил Тришка, и нас спланировали восстанавливаться на УТИ МиГ-15. В плановой таблице у меня, Колпачка и Павлика с разлета красовался один полет на УТИ МиГ-15, а затем сразу же полеты на боевом самолете.

Восстанавливать молодых лейтенантов, не летавших около трех месяцев, через один полет на УТИ было чистейшей авантюрой командира эскадрильи. Во все последующие годы летной работы я с такими нарушениями не восстанавливал даже опытных летчиков. Но в то время мы не имели никакого представления о методике летного обучения и спланированные полеты восприняли как должное. Ну и, конечно, испытали на собственной шкуре, что такое методический «бандитизм», уже на следующий день, когда вышли на полеты. Стояли сложные метеоусловия. Серые слоистые облака затянули все небо. «Разведчик» погоды «для прокурора», то естьчерез магнитофонную запись, доложил, что погода простая, а после

того как выключил магнитофон, довел до нас, что нижний край облачности семьсот метров, но успокоил, что видимость без ограничений. Все напряглись в ожидании. По большому счету, при таком нижнем крае мы вообще не должны были летать. Минимум аэродрома по нижнему краю был с этим стартом девятьсот метров. Но когда нельзя, но очень хочется, то можно. Строго указав, чтобы при возврате на точку после прохода привода разворачивались только левым разворотом, руководитель полетов, многоопытный подполковник Сорель Теодор Лейбович, оценивающе посмотрел на нас, молодых лейтенантов, как бы спрашивая: «Справитесь?» Прозвучала команда: «По самолетам!» – и мы, счастливые от предвкушения полетов, бросились занимать кабины своих серебристых красавцев.

Первый полет я выполнял на УТИшке с Балобановым. Хорошо отпилотировав в зоне, как и положено, вышел на привод на высоте тысяча пятьсот метров и левым разворотом занял обратнопосадочный курс. После выхода на обратнопосадочный снижаюсь под облака. Нижний край ровно семьсот метров, под облаками видимость без ограничений. Осматриваюсь, нахожу полосу и визуально захожу на посадку. На удалении четыре километра Балобанов накреняет самолет из стороны в сторону и спрашивает, вижу ли я красную крышу дома, которая обозначает условный дальний привод. Никакой крыши я не увидел, но, чтобы не огорчать инструктора, ответил утвердительно.

Благополучно завершив полет на УТИ и получив благословение командира эскадрильи, я с некоторой опаской занял место в кабине Су-11. Чувствовался большой перев, тем более что полет должен быть на незнакомом мне аэродроме и в достаточно сложных метеоусловиях. Выполнив взлет, не стал испытывать судьбу и пошел в зону под облаками. В это же время взлетели и мои однокашники Славик Колпаков и Сережа Павлишин. Заняв зону на высоте пятьсот метров, а доложив, что высота три тысячи метров, я начал крутить виражи над прикаспийской пустыней. Услышал как Славик Колпаков доложил:

– Вторую занял, три тысячи в облаках.

– Во недотепа, – успел подумать я, предупредили ведь, в облака не входить. А это означало, что если и вошел в облака, то будь добр не докладывай об этом.

– Занять пять тысяч! – сурово пробурчал недовольный руководитель полетов, Сорель.

Через пару минут опять слышится голос Колпачка:

– Во второй, пять тысяч в облаках.

– Занять восемь тысяч! – еще суровее командует Сорель.

Через некоторое время следует очередной доклад:

– Во второй, восемь тысяч в облаках.

И тут от руководителя исходит плохо переводимая на русский язык брань, итогом которой является команда:

– Прекратить задание, следовать на посадку!

Возмущенный бестолковостью лейтенанта, который никак не мог понять, что летать в облаках не позволяет закон, Сорель запросил меня, мешают ли мне облака. Находясь под облаками, я честно доложил, что облака не мешают. Но даже если бы я находился в облаках, то доклад был бы таким же, потому, что он «для прокурора». Руководитель полетов отлично знал, что на определенных заданием высотах полет будет выполняться в облаках.

Такой же запрос последовал и Павлишину. Серега бодро, как колокольчик, прозвенел:

– В третьей три тысячи, облака не мешают!

Удовлетворенно хмыкнув, Сорель оставил нас в покое.

Окончив задание в первой зоне, я запросил выход на точку. Сорель, как и положено, разрешил выходить на полутора тысячах. Продолжая полет под облаками на высоте пятьсот метров, я пошел в сторону привода. В это же время на точку на высоте тысяча восемьсот метров стал выходить и Павлик. Я еще подумал: молодец Сорель, проэшелонировал нас по высоте. Не доходя до привода пару километров, я крутым левым разворотом с креном шестьдесят градусов начал выполнять разворот на обратнопосадочный курс, одновременно докладывая о прохождении привода. Подтвердив правильность моих действий, РП разрешил левый разворот на обратнопосадочный со снижением под облака.

Только закончился наш диалог, как зазвенел голос Павлишина:

– Иду на привод с курсом тысяча восемьсот.

Дав разрешение выходить на привод, Сорель почему-то скомандовал разворачиваться после прохода на обратнопосадочный правым разворотом. Павлик, не задумываясь, подтвердил:

– Понял, правым!

– Как же так? Почему правым? Там же горы! – соображаю я и успокаиваю сам себя:

– Возможно, он идет не с той стороны, РП виднее!

Выполнив разворот на обратнопосадочный, и находясь на траверзе ВПП, я услышал запрос Сореля Павлишину:

– Ваше место?

– Подхожу к третьему, – бодро ответил Серега.

– Странно, – опять подумал я.

– Шел за мной, а по докладу оказался впереди меня» – и стал пристально всматриваться в переднюю полусферу в направлении третьего разворота. Ничего не обнаружив, выпустил шасси и начал выполнять третий.

РП еще раз запросил у Павлишина место. Опять последовал доклад:

– Подхожу к третьему.

На сей раз, я стал крутить головой: не подрезает ли он меня на третьем?. Нет, не подрезает. Выполнив четвертый разворот, я услышал очередной запрос Сореля:

– …место?

И опять Серега шел к третьему развороту.

– Что-то не то, – успел подумать я и сосредоточил все внимание на посадке. Уже на пробеге слышу в эфире радостный вопль Павлика:

– Полосу вижу! Выполняю четвертый!

На разборе полетов старший штурман дивизии подполковник Савченко задал вопрос Павлишину:

– Каким разворотом, товарищ лейтенант, вы выполняли выход на обратнопосадочный курс?

– Левым! – не моргнув глазом, ответил Серега.

Молодых лейтенантов Савченко весьма сердито попросил покинуть класс. После того как мы вышли, в течение получаса слышалась горячая перебранка Савченко и Сореля. Первый обвинял второго в преднамеренном убийстве лейтенанта, а второй все повторял и повторял, что он не идиот, и не первый год сидит на этом «электрическом стуле» (так в просторечье зовется рабочее место руководителя полетов). Кончилось все прослушиванием магнитофонной записи радиообмена, после которой в классе воцарилась тишина, а через некоторое время оттуда с понурыми головами стали выходить наши руководители.

Вечером, когда мы, по обыкновению, коротали время «за рюмкой чая», к нам зашел Сорель и пригласил к себе Павлишина.

Уже потом, служа в Азербайджане, Сергей рассказал, что с ним произошло на самом деле. Отпилотировав в облаках в третьей зоне на высоте три тысячи метров, он вышел на привод и по команде РП правым разворотом занял обратнопосадочный курс. На мой вопрос:

– Почему правым? – пояснил, что весь полет проходил в облаках, и, честно говоря, он после большого перерыва был так

изможден пилотированием, что не отдавал отчет в своих действиях. После выхода на обратнопосадочный курс приступил к снижению. На высоте семьсот метров выскочив под облака, он, к своему величайшему удивлению, обнаружил, что слева и справа – крутые склоны гор. Врубив форсаж, он в одно мгновенье набрал высоту четыре тысячи метров. Кое-как успокоившись, отключил форсаж и опять начал снижаться. И снова на высоте семьсот метров под облаками оказался между склонами гор. Форсаж – и вот он на высоте три тысячи метров. Вовсю трясутся коленки, мозг лихорадочно работает и не находит ничего лучшего, как снова снижаться. На этот раз Павлику невероятно повезло. Перетянув хребет, он «вывалился» над аэродромом Небит-Даг, в двадцати пяти километрах от Джебела. Обрадовавшись, что игра со смертью закончилась, не понимая, где он находится, Павлишин начал строить заход на Небит-Даг. Но видимость была без ограничений, в какой-то момент он обнаружил аэродром Джебел и довернул на него. Именно в тот момент я и услышал радостный вопль, что он видит полосу.

Надо отдать должное Теодору Лейбовичу Сорелю. Несмотря на разницу в возрасте и в должности, он честно признался Павлишину в своей ошибке. Долго сокрушался, что бес его попутал, и что с ним это произошло первый раз. Вместе они распили бутылку водки и порадовались, что все так благополучно закончилось. Конечно, Серега «родился в рубашке». Три раза снижаться в облаках над горами – все равно, что играть в русскую рулетку, с той лишь разницей, что в барабане не один патрон, а наоборот, одного не хватает. Мне в этой ситуации непонятно было поведение подполковника Савченко, по всему выходило, что он тоже слышал радиообмен, и не принял никаких мер. Но ведь он-то был не лейтенантом сопливым как я, а старшим штурманом дивизии. И только на разборе полетов, поднял этот вопрос.

Сложный пилотаж под шторкой

Надо сказать, что наши молодые командиры-учителя вырвавшись из рук своих подруг оттягивались по полной программе, и стало нормой пить не только в выходные дни, но и в будни, даже перед полетами. Лично мне это не особенно нравилось, но «отрываться от стаи», то бишь от коллектива не позволяли законы того самого коллектива. После первого летного дня, столь насыщенного событиями, последовали последующие. Результаты методического «разбоя» показали, что мы вполне можем обходиться и без «больших спарок», но они и не были нужны. Для восстановления в сложных метеоусловиях

нам вполне хватало и УТИшек. Полеты чередовались, с пирушками и различного рода приключениями молодых, становящихся на крыло пилотов.

Помню, на УТИ Миг-15 совершал полет со старшим штурманом дивизии подполковником Савченко. Это был худой, желчный, вечно кого-то распекающий, человек. Говорили, что в полетах он постоянно материл летчиков, и многие под различными предлогами отказывались с ним летать. Странно, но меня он в полете ни разу не «облаял», хотя был чрезвычайно сух и официален.

Полет выполнялся под шторкой, это специальное приспособление закрывающее фонарь кабины из нутрии, для того, чтобы летчик не имел визуального контакта с линией естественного горизонта. После выполнения задания мой инструктор дал команду выполнить типовой пилотажный комплекс: переворот, петля, полупетля. На всякий случай я ему напомнил, что у самолета подвешены подвесные баки, имея в виду, что УТИшка с подвесными баками имеет ограничение по перегрузке. Савченко недовольно буркнул, что это меня не касается. Я человек подневольный, тем более и самому интересно узнать, получится ли у меня комплекс под шторкой. Перевернув самолет, стараясь не допускать крена и скольжения, выполнил переворот, потом петлю, затем полупетлю. Сложность выполнения этого простого комплекса заключалась в том, что на самолете был установлен примитивный авиагоризонт АГИ, который при небольшом отклонении от вертикали «заваливался». И если при визуальном пилотировании это не имело большого значения, то при приборном полете другого способа ориентироваться в пространстве, как по АГИ, не было. Возможно, Савченко хотел посмотреть на реакцию летчика при «заваливании» гироскопа, а может быть, он проверял мою способность не «завалиться». Во всяком случае, какой-то резон в этом был. Кстати сказать, по моему разумению, Гагарин и Серегин погибли именно из-за того, что «завалились» в облаках именно на самолете УТИ МиГ-15.

Удовлетворенно крякнув после выполнения комплекса, инструктор дал команду идти на посадку. Молодой техник самолета, встретивший нас на ЦЗ, удивленно глядя на подвесные баки, болтающиеся на штырях, спросил у инструктора, что у нас случилось. Подполковник же, ни с того ни с сего, набросился на бедного лейтенанта, упрекая его в разгильдяйстве. Растерянно моргая, тот пытался объяснить, что он как бы здесь не причем. Не давая ему опомниться, Савченко потребовал немедленно привести все в исправное состояние.

Злопамятный верблюд и ишак под одеялом

Наша жизнь в Джебеле вне полетов не отличалась большим разнообразием и остротой впечатлений, хотя и тут случились запоминающиеся истории.

На аэродроме жила верблюдица, с легкой руки пилотов получившая кличку «Варька». Варька была вполне миролюбивой животиной, и всю свою жизнь посвящала пожиранию близлежащих верблюжьих колючек и газет. Была она абсолютно домашней и не обращала никакого внимания на окружающих. И вот однажды злодей Павлишин, пользуясь этим ее полным доверием, решил пошутить: загасил на ее шкуре сигарету. Придавив «бычек» к её верблюжьей ляжке, Серега с интересом ждал реакции на свой садистский поступок. Кося лиловым глазом на своего обидчика, верблюдица некоторое время продолжала спокойно заниматься своим делом. Павлишин уже начал было сомневаться, способно ли чувствовать что-нибудь это непарнокопытное, как бедняга с диким рёвом сорвалась и помчалась в чистое поле, а вернее сказать, в чистую пустыню. Довольный Сергей заржал от умиления.

На следующий день мы играли в футбол, вблизи, как обычно мирно паслась Варька. В какой-то момент Павлик полез под колючую проволоку за закатившимся мячом. Когда он за ним нагнулся, сзади появилась его недавняя «подружка» и с размаху дала шутнику смачный пинок. Павлик летел метров пять. Поднялся, побежал, верблюдица за ним. Шустро влетев в первую попавшуюся дверь, он успешно скрылся от преследовавшей его животины.

С того времени начался для Сереги самый настоящий кошмар. Злопамятная «ладья пустыни» прямо-таки жить без него не могла и поджидала его буквально везде: у дверей казармы и столовой, на переходах к автобусу и обратно. Серый мелкими перебежками, прячась за спинами товарищей, пробирался к местам нашего пребывания в Джебеле. А когда скрыться от нее не было никакой возможности, просил нас отогнать «обожающую» его скотину. Я сам лично несколько раз отгонял это прекрасное животное обыкновенной веткой местного саксаула. Странно, но верблюдица на это реагировала абсолютно адекватно, уходила гордой и неторопливой походкой высоко задрав голову.

Как-то в наш военный городок, возможно формально закрытый, а на самом деле открытый и ни чем не огороженный пришел явно чем-то огорченный таджик. На ломанном русском языке он рассказал. Что у них большая беда, и нужна помощь. ОФ быстро собрал добровольцев, и мы поехали в армейском

грузовике к месту указанному таджиком. Оказывается, верблюд провалился в глубокую яму, и вытащить его своими силами не представлялось никакой возможности. Гришин, трезвым не затуманенным алкоголем взглядом оценил обстановку и тоном человека, который всю жизнь только и занимался спасанием животин, принял решение:

– Так, без подъемного крана здесь не обойтись. Всем оставаться на месте, я поехал за подъемным краном.

Через час ОФ вернулся вместе с подъемным краном, за рулем которого сидел наш инженер эскадрильи. Не знаю, откуда они его откопали, но армия в те времена не бедствовала и техники, даже на полевых аэродромах было более, чем предостаточно. Инженер эскадрильи, привыкший выполнять задачи любой сложности, дал команду развернуть купол тормозного парашюта. Два юрких туркмена, спустившись в яму, ловко подвели под брюхо несчастного животного купол парашюта, инженер закрепил фалы за крюк подъемной стрелы, и через мгновение верблюд гордой походкой удалялся к местам своего постоянного обитания. Благодарности счастливых туркменов казалось бы, не было предела, но он нежданно – негаданно, появился в виде ящика водки. В глазах ОФ, по-моему, было счастья больше чем у всех туркменов причастных к спасенному верблюду. По-видимому, его незаурядный мозг уже подсчитывал, это ж столько можно пить? И вечер закончился очередной пирушкой, половина которой была посвящена благородной теме спасения верблюда. Начиная наше пиршество, ОФ, пока еще в состоянии говорить, произнес красивую речь о том, какое благородное дело мы сегодня сделали. Что верблюд для туркменов – это все, и что стоит он ни много, ни мало, а минимум три тысячи рублей, а это больше половины «жигуленка». И что если бы мы его не спасли, то пустили бы они его на мясо.

Кстати, в летной столовой нас частенько кормили верблюжатиной, и честно говоря, она мне не очень нравилась, своим пресновато слащавым вкусом.

В один из скучных вечеров мы с Колпачком решили скоротать время в компании красавиц нашего пищеблока. Славик был очень неравнодушен к женскому полу, да и я большим равнодушием не отличался. Но ему, как истинному ловеласу, сам процесс обольщения прекрасной половины человечества представлял истинное удовольствие. Мне же мешали врожденные застенчивость и робость. Красивых женщин я мысленно обожествлял и не то, что заговорить – смотреть в их сторону не решался. Помогали более уверенный сотоварищ и вино. Взяв пару бутылок, мы с Колпачком без приглашения ввалились

в варочный цех летной столовой. Отлично понимая цель нашего прихода и для приличия, пригубив вина, женщины продолжали заниматься своими делами, а мы пытались их развлечь своим трепом. Никто нас не гнал, но особо и не жаловал. Любовь к летчикам здесь жила со времен Великой Отечественной войны на генетическом уровне, им прощались все мелкие шалости.

Около часу ночи прибежал один из наших однокашников и сказал, что нас вызывает начальник лагерного сбора подполковник Сорель. Сочтя это за неуместную шутку и послав лейтенанта подальше, мы продолжали охмурять наших ненаглядных кормилиц. Через полчаса прибежал тот же лейтенант и снова повторил приказ Сореля. К тому времени у нас появилась надежда на более близкие контакты, и лейтенант опять ушел один. Наконец, спустя еще полчаса на кухню явился начальник штаба эскадрильи Вася Чекуров. Был он заметно навеселе, но как можно строже потребовал убыть в казарму, грозя всевозможными карами со стороны начальника лагерного сбора.

Проклиная армейские порядки, мы поплелись за ним. Я шел в предчувствии какого-то подвоха. Это ощущение усилилось, когда я увидел, что практически все летчики столпились возле нашей комнаты. Сорель, распушив усы, с нарочито хмурым видом спросил, почему нас так долго вызывали, и жестом приказал войти в комнату. Я открыл дверь и в полумраке увидел Женю Романко, который почему-то тут же стал кричать:

– У него пистолет! Заберите у него пистолет! Он всех нас перестреляет!

Оружие действительно было у меня при себе, в кармане-кобуре летной куртки. В те времена офицерам доверяли больше, чем в нынешнее время.

– Странно, что же такое надо сотворить, чтобы я всех перестрелял? – промелькнуло в голове. И тут я увидел, что все кровати пустые. Все, кроме моей: на моей постели возвышалась какая-то груда, накрытая армейским одеялом. В комнату следом за нами ввалились все бодрствующие летчики во главе с Сорелем. Я подошел к кровати и сдернул с нее одеяло. Взору открылась потрясающаяся картина: на моих простынях дрых осел. Кто-то даже подложил ему копыта под голову, и мирное животное, сладко посапывая, смотрело свои ослиные сны. Не побеспокоил его и восторженный гогот столпившихся вокруг мужиков.

Стрелять и возмущаться, у меня и в мыслях не было, но и оставлять все как есть не хотелось. Ни к кому конкретно не обращаясь, я спросил:

– И кому я обязан таким приятным сюрпризом?

Сорель почему-то ответил вопросом на вопрос:

– Это ваших рук дело?

– Что, себе в постель осла положить?

– Вы отлично понимаете, о чем я говорю!..

Под общий хохот наш диалог продолжался несколько минут. Наконец, Сорель понял, что я тут не при чем, дал команду заменить мне постель и удалился. Народ между тем не спешил расходиться. Несколько минут ушло у нас на то, чтобы разбудить ишака. Но и проснувшись, всем своим видом и поведением он давал понять, что не собирается покидать нагретое ложе, и недовольно отбрыкивался всеми четырьмя копытами. Голова с длинными ушами утопала в мягкой офицерской подушке. Согнать осла с кровати помогло только применение грубой физической силы. Но и уходить из комнаты он никак не желал. Летчики тащили его за привязь и за уши, толкали в зад, пинали в бока, а он реагировал на это с истинно ослиным упрямством.

Кое-как выпроводив его на улицу, толпа еще долго и громко обсуждала событие. Разбуженный шумом, вышел представитель политотдела дивизии майор Похмелкин. Был он полной противоположностью своей фамилии – вел и всячески пропагандировал трезвый образ жизни. Нередко, возмущаясь нашими пьяными выходками, он с пафосом произносил:

– И это люди, которых я боготворил! В жизни не мог подумать, что летчики могут быть такими. Как можно доверять вам ключи от неба Родины!

Обратившись к командиру эскадрильи, безуспешно пытающемуся сдвинуть осла с места, Похмелкин призвал к его совести:

– Николай Николаевич! Какой пример вы подаете молодым офицерам? Ведь вы же коммунист!

Майор Третьяков отреагировал очень быстро и очень прямо, послав его на три буквы, добавив при этом все, что он думает о политработниках. Ойкнув и ахнув, пообещав, что он доведет дело до партийной комиссии дивизии, трезвенник Похмелкин убежал к себе.

Немного позже я узнал, как ишак оказался в моей постели.

В тот вечер «старики» «квасили» без молодежи, а молодые пилоты разбрелись кто куда. Мы с Колпачком, понятно, были на пищеблоке, остальные непонятно где. Мой друган, Шура Швырев, человек неиссякаемой фантазии и энергии, изнывая от безделья, решил развлекать себя самостоятельно. Найдя вблизи привязанного к столбу осла, он затащил его в подъезд к «старикам», и долго ждал их реакции. Но из подъезда никто не выходил. Тогда он загнал бедную скотину на второй этаж и привязал к двери комнаты, где вовсю пировали наши

руководители. И опять ожидания ни к чему не привели. Тогда Шура стал кричать под дверью, подражая ослиному реву. Но и на это никто не обращал внимания. Швырев начал барабанить в двери. Когда послышались чьи-то шаги, он предусмотрительно скатился вниз и стал следить за развитием событий. Нетвердой походкой вышел самый младший по должности Вася Чекуров. На окрик Сореля: «Кого там черт принес?» – Вася невозмутимо ответил:

– Кажется, к нам ослик пришел.

Бросив пить, все высыпали проверить, в своем ли уме начальник штаба эскадрильи. За дверью действительно стоял осел, успевший к тому времени изрядно кругом нагадить. Возмущению «стариков» не было предела: чьих рук дело?! Они быстренько догадались, что это проделки молодежи второго года обучения, то есть нашей братии. Предусмотрительный Шура, почувствовав скорую расправу, прибежал в нашу ночлежку и, как был во всем, забрался под одеяло. Прибывшая «оперативная группа» обнаружила его мирно посапывающим. Шура с недовольным видом, некстати, разбуженного человека спросил:

– Что случилось? Чего спать не даете?

– Где остальные? Немедленно всех собрать! – последовал строгий приказ.

После сбора всех начали пытать, чьих это рук дело. Все, конечно, отпирались, особенно правдоподобно это получалось у Швырева, тем более что он ведь спал, а это алиби. Ага, а двоих-то не хватает? Справедливо решив, что Колпачка интересуют только бабы, сосредоточили все подозрения на мне. Жажда отмщения и наказания стала уходить на второй план, и кто-то предложил положить животное ко мне в постель, тем и наказав за наглый проступок. Идея всем понравилась, в том числе и Сорелю. Уложив ишака в мою кровать, стали ждать нашего возвращения. Сгорающий от нетерпения провокатор Швырев ненавязчиво подсказал, где мы находимся. Ну, а остальное развивалось по уже описанному сценарию.

На Шуру, несмотря на все его проделки, никто всерьез не обижался. Был он старше нас на два года, в училище пришел из армии. Прибыв в полк, всем нам объявил, что он переросток и вне очереди пойдет на должность начальника штаба эскадрильи, дабы ему не переходили дорогу и чтобы он успел поступить в академию. Должность была некомандной и большим спросом не пользовалась, поэтому в карьеризме Швырева никто не упрекал. Был он всегда в благодушно-легкомысленном настроении. Его приколы и шутки порой были обидны, но всегда изобретательны и неожиданны.

В один из пятничных или субботних вечеров после изрядного пития пошел он вместе с Иваном Шлапаковым прогуляться по пустыне. Шура не упустил возможности поиздеваться над простодушным и немного наивным тугодумом Иваном. Гуляя под черным южным небом, Шура, уйдя вперед, остановился и со среднеазиатским акцентом строго произнес:

– Стой! Чья идет? Моя стрелять будет!

Иван сначала ничего не понял, а затем, когда до него дошел смысл сказанного, заикаясь, начал объяснять, что он свой. Дело в том, что караульную службу в Советской Армии несли в основном выходцы из Средней Азии, которые предпочитали сначала стрелять, а потом вникать в объяснения. Заветной мечтой каждого такого солдата было убить, или хотя бы задержать нарушителя и в качестве поощрения съездить в отпуск на малую родину. И нажать на спусковой курок автомата Калашникова было для него не сложнее, чем зарезать барана. Для нарушителя же единственным спасением было беспрекословно выполнять команды такого часового. Иван, забыв, с кем он имеет дело, начал объяснять, что он пьяный летчик, гулял с другом по пустыне и, видимо, немного заблудился… Швырев, все в той же роли, резко оборвал его пространные объяснения грубым окриком:

– Стой! Моя твоя не понимает! – И, не давая ему опомниться, добавил:

– Твоя ложиться будет! А то моя стрелять будет!

Для пущей убедительности он достал пистолет, перещелкнул затвор и выстрелил вверх. Проблем с патронами в те времена не было, и мы частенько упражнялись в стрельбе по банкам и бутылкам.

Инстинкт самосохранения заставил Шлапачка упасть лицом вниз на песок неприветливой туркменской пустыни. Лежа, он все еще повторял:

– Мы пьяные летчики! Мы заблудились! Не стреляй! Вызови разводящего!

Любитель розыгрышей сымитировал вызов разводящего, очень похоже подражая звонку или зуммеру, а затем доложил:

– Разводящая? Начальника караула? Моя часовой Саидов, на пост задержала пьяная летчика! – Сделав паузу, как бы выслушивая указания начальника, Шура вдохновенно продолжал:

– Летчик земля лежит, очень пьяная, как русский свинья… Моя понял, разводящий жди, летчика лежат! Поняла, чурка черножопый! Служу Саветская Саюз!

Ночная январская прохлада даже в Туркмении действует отрезвляюще, и вскоре Иван стал приходить в себя. Сомнения

зародились в его задурманенной башке. Почувствовав подвох, он стал прощупывать часового:

– Шура, это ты что ли?

– Лежать, пьяная летчика! Моя стрелять будет!

– Шура, ведь я тебе голову откручу!

– Моя стрелять будет! – для верности Шура выстрелил еще раз вверх.

– Шура, это ты? Сознайся! Я все прощу!..

Понимая, что развязка неизбежна и что если Иван его догонит, то расправы не миновать, Шура постепенно начал отходить и, удалившись на безопасное расстояние, с радостным гиком бросился прочь. Протрезвевший Ваня с криком «Убью скотина!» бросился за ним. Шуре удалось спастись бегством. В общежитии, где они наконец-то встретились и где нельзя было учинить скорый суд, запыхавшийся Иван прошипел своему недавнему мучителю:

– Шура, если хоть одна душа узнает об этом, клянусь своей матерью, что убью тебя.

Швырев клятвенно заверил, что будет нем, как могила. Но как нельзя утаить шила в мешке, так нельзя заткнуть рот Шуре. Уже на следующий день история передавалась из уст в уста.

«Дурак, дурак, а полковник!»

В один из дней прибыл к нам на аэродром легендарный летчик Бакинского округа ПВО, старший инспектор-летчик нашей дивизии подполковник Михаил Андреевич Переверзев. Он прославился как ас, которому по силам любые полетные задания независимо от их сложности и от погодных условий. Однако самым примечательным в его биографии был тянувшийся за ним по жизни шлейф всевозможных скандальных приключений, связанных с обильным употреблением спиртного. Не обошлось без приключений и розыгрышей и на этот раз.

Пропьянствовав всю ночь в компании «стариков», Михаил Андреевич под утро забылся тревожным сном, буквально упав лицом в салат. Зная его привычку спрашивать на следующий день, не натворил ли он чего лишнего, кто-то из молодых офицеров предложил намазать его стопы сажей и «пройтись» ими по вертикальному периметру комнаты, включая стены и потолок. Идея понравилась, и ее быстро воплотили в жизнь. Проснувшись с больной головой, инспектор, как обычно, начал расспрашивать, не начудил ли он накануне.

– Да нет, ничего страшного, за исключением того, что бегали

по потолку, – вполне серьезно объяснили ему вчерашние собутыльники. Не веря своим ушам, Михаил Андреевич воочию убедился, что следы на стенах и потолке полностью совпадают с его измазанными сажей стопами. Как он ни допытывался о подробностях своих ночных «похождений», никто не рассказал ему правду.

– Что ли с пьянкой кончать?.. – жалобно и обреченно произнес легенда авиации.

Еще Переверзев отличался способностью перефразировать пословицы и поговорки. В то время, когда Николай Фоменко еще пешком под стол ходил, из уст нашего подполковника, как из рога изобилия, сыпались прибаутки:

– Без рубашки ближе к телу.

– Тело мастера боится.

– Сделал дело – вытри тело.

– Взялся за грудь – говори что-нибудь.

– В темноте, да не в обиде.

– И на старуху бывает порнуха.

– На безрыбье и сам раком станешь.

– Однажды лебедь раком щуку.

– Сколько волка ни корми, а у ишака длиннее.

– Волков бояться – в лес не водить.

– Зубов бояться – в рот не давать.

Он кого угодно мог взять измором, бесконечно долго рассказывая всевозможные истории, вплетая в них присказки и переделанные поговорки. Интересно было слушать в первый раз, в последующие Михаил Андреевич повторялся. Мне рассказывали, как инструктировал персонал начальник госпиталя, куда должен был приехать Михаил Андреевич для прохождения ВЛК:

– Так, завтра приезжает Переверзев. Чтобы через три дня и духу его здесь не было!

Обычно стационарно ВЛК проходят минимум за десять дней. Переверзев был исключением из правил.

Многие, зная, каково это – оказаться в цепких руках Михаила Андреевича, старались держаться от него подальше, особенно в застолье. Обычно он на это не обижался, зато увидев новое лицо в компании, подсаживался к своей жертве и весь вечер ее истязал.

Однажды, гуляя в ресторане города Красноводска и испытывая денежные затруднения, он подсел к официанту-азербайджанцу и предложил ему сделку – свозить на истребителе в соседний Иран. В те времена в Советском Союзе насчитывалось полтора миллиона азербайджанцев, а в Иране – пять.

– Мамед, наверняка там у тебя есть родственники! –

окончательно убедил он своего будущего партнера. Получив согласие, а вместе с ним и сто рублей в качестве аванса за будущую работу, Переверзев спокойно провел остаток вечера в компании друзей.

Мамед оказался не так прост каким казался и, возможно, был тайным осведомителем наших спецслужб. Через какое-то время Мишу вызвали в компетентные органы для дачи объяснений. Уже через пару часов начальник, проводящий следственные действия, с криком:

– Уберите от меня этого идиота подальше! Чтобы я его больше не видел! – выгнал его из своего мрачного учреждения. На дворе был далеко не тридцать седьмой год, и Михаил Андреевич спокойно продолжал летать, в том числе и вдоль границ суверенного Ирана. Даже КГБ не могло прийти в голову, чтобы такой человек мог предать Родину, почти как у Высоцкого «Мол кроме водки ничего, проверенный, наш товарищ!».

Впоследствии, когда Михаил Андреевич получил вполне заслуженное им звание полковника, войска ПВО облетела фраза, сказанная им о самом себе:

– Дурак, дурак, а полковник!

Есть второй класс!

Мое звено

В Джебеле мы пробыли около трех недель. Я успешно сдал на квалификацию военного летчика третьего класса. Венцом успешной сдачи стала посадка на аэродром Небит-Даг, где проходили службу мои однокашники. Каково же было мое удивление, когда я узнал, что все они уже военные летчики второго класса. Их полк попал под эксперимент по подготовке летного состава, проводимый в авиации ПВО. Традиционно предварительная подготовка проходила в две летные смены, у них она была пятнадцать календарных дней. Летали всю неделю, иногда прихватывая выходные дни. И когда в обычном полку годовой налет в сто часов для рядового летчика считался счастьем, то в Небит-Даге триста часов было нормой. Искренне позавидовав однокашникам, я благополучно улетел на своем Су-11 в Джебел, чтобы рассказать об их успехах остальным.

Пролетели джебельские деньки, и вот мы уже на борту транспортника, на пути в родную Астрахань.

Меня перевели в звено старшего лейтенанта Олега Алексеевича Рюмина, самого авторитетного из молодых пилотов полка. Был он на два года старше выпуском, но уже имел невероятно большой налет и «первый класс». Он готовился поступать в испытатели, где количество часов, проведенных в воздухе, – один из главных критериев уровня подготовки претендента. Зная об этом, Рюмин всеми правдами и неправдами стремился летать как можно больше. Он давно уже приучил командиров эскадрилий начинать планирование полетов с его фамилии.

К тому же он умудрялся подлетывать еще и «на стороне». Дело в том, что в Астрахани базировался центр боевого применения авиации ПВО. Центр обеспечивал проведение боевых стрельб не только истребительно-авиационных частей войск ПВО и ВВС, но и армий – участников Варшавского договора. Практически каждую неделю кто-то из «демократов» прилетал показывать свое боевое мастерство на полигоне центра. Для создания тактического фона, то есть обозначения самолетов противника, летали летчики центра. Однако их не хватало, и командование постоянно обращалось в полк с просьбой выделить подготовленные экипажи для этих целей. Наши командиры шли на это с большой неохотой, так как приходилось

задействовать как летный, так и инженерно-технический состав, ведь полеты выполнялись на самолетах полка. Рюмину удавалось ненавязчиво уговаривать и командиров, и «технарей» на сверхурочные полеты. За три с небольшим года после окончания училища он налетал почти тысячу часов, в среднем более трехсот в год. Этому налету мог бы позавидовать и американский пилот. Имея такой опыт летной работы, сконцентрированный в небольшом промежутке времени, он был одним из самых подготовленных и «влетанных» летчиков полка, а возможно, и всей авиации ПВО. Командование полка планировало его на самые сложные задания, которые он всегда выполнял с присущим ему мастерством и блеском. Высокий, худощавый, с мужественным красивым лицом, обладающий невероятной притягательной силой и каким-то магнетизмом. Он всегда был центром любого общества, душой любой компании. Прирожденный лидер, всегда уверенный в себе, он легко и естественно решал сложные вопросы так, что ни у кого не оставалось и тени сомнения в правоте его слов или действий.

В состав звена входили Славик Колпаков, Толик Голушко и я. Мы были достаточно дружны между собой, хотя и соперничали в прохождении летной программы переучивания и отслеживали уровень подготовки друг друга.

Понимая, что успех летной подготовки целиком зависит от меня самого, я часами сидел в кабине самолета, мысленно отрабатывая те или иные элементы полета. Тренажер стал одним из основных мест моего обитания на предварительной подготовке. Все это было довольно рутинной работой, и большинство пилотов пренебрегало ею. Но я героически боролся с собственной ленью и буквально ломал себя, используя любую возможность «полетать» на земле. Вдобавок я постоянно стоял над душой у планирующих полеты командиров эскадрилий и, в конце концов «приучил» их планировать полеты нашей эскадрильи, начиная с моей фамилии.

Результат не замедлил сказаться. Я очень уверенно и быстро продвигался по программе, обходя своих однокашников. На разборе полетов меня обычно не вспоминали, а если и поднимали, то для того, чтобы поставить в пример.

«Встреча» в облаках едва ни оказалось последней

В один из январских дней я должен был впервые вылететь самостоятельно днем в сложных условиях.

На проверку полетел с командиром эскадрильи Балобановым. Высота полета для отработки захода на посадку по приборам

шесть тысяч метров. Нижний край сплошной облачности был шестьсот метров, верхний – около десяти тысяч. Весь полет проходил в плотных сумрачных облаках. Надо сказать, что это не соответствовало условиям, разрешенным для первого вылета. По писаным и неписаным авиационным правилам первый самостоятельный полет должен быть за облаками, чтобы у летчика была возможность немного успокоиться после пробивания облачности. Но я безукоризненно выполнил контрольный полет, и авантюрист, в хорошем смысле, Балобанов после секундной паузы на принятие решения для приличия спросил:

– Справишься?

– Так точно! – без раздумий ответил я.

– Тогда лети! Все делай так же, как со мной! И все будет отлично! – напутствовал меня командир.

Окрыленный и воодушевленный доверием командира, иду занимать готовность в кабине самолета. Мой Су заправлен наполовину. Взлетаю на форсаже, чуть промедлил с уборкой шасси и оно при скорости более пятисот километров в час шасси не убралось, поэтому пришлось сразу же после взлета задрать угол до сорока пяти градусов. С земли это смотрелось очень эффектно. Самолет с треугольными крыльями полностью показывал свою спину, энергично уходя от земли сразу же после отрыва. Длинный, полосатый, как зебра, острый и конусообразный язык пламени форсажа гармонично дополнял величественную картину взлета. При этом морозный воздух далеко разносил грохот двигателя, превышающий предельно допустимые децибелы. Войдя с углом сорок пять градусов в облака, я отключил форсаж и «собрав стрелки в кучу», установил заданный режим полета. Надо сказать, что и в самостоятельных полетах я всегда старался выдержать режим, как говорится, по нулям, и это у меня получалось намного лучше, чем тогда, когда рядом был инструктор, хотя и с инструктором получалось неплохо. Полная раскрепощеность и прекрасное чувство абсолютной власти над самолетом придавали всем реакциям такой импульс, что иной раз казалось, будто самолет – неотъемлемая часть и продолжение моего тела.

В том полете я, стараясь оправдать доверие своего командира, четко выдерживал высоту шесть тысяч метров и приборную скорость шестьсот километров в час. Стрелки словно застыли на заданных параметрах. Полет проходил в сплошной, густой облачности. Развернувшись на привод, я доложил руководителю направление и высоту полета. Буквально через несколько секунд последовал доклад еще одного летчика,

который также шел на привод на высоте шесть километров. По голосу я определил, что это Миня Отбеткин, окончивший училище годом раньше меня. Руководитель полетов Володя Прытков разрешил выходить на шести тысячах. У меня промелькнула тревожная мысль, что у нас одна высота. Но я тут же успокоил себя, решив, что РП виднее, откуда и как идет Миша. Над приводом я, каким-то шестым чувством почувствовав неладное, бросил взгляд в закабинное пространство. Обычно летчик при пилотировании в облаках сосредотачивает все свое внимание только на приборах. Но на сей раз, какая-то неведомая сила заставила меня посмотреть вперед, через остекление фонаря кабины. И то, что я увидел, было невероятным. Мимо меня на расстоянии «вытянутой руки» пронесся истребитель. Самолет прошел чуть выше и левее. Если учесть, что видимость в этих облаках была не более двадцати – двадцати пяти метров, а скорость сближения – тысяча восемьсот километров в час, то я его видел тысячные доли секунды. Самолет отпечатался в сетчатке моих глаз как фотоснимок. Я и испугаться толком то не успел, а может даже и не моргнул глазом… Между нами действительно были считанные метры, если не сантиметры. Несмотря на столь неприятный сюрприз, после пролета коллеги, я не впал в ступор, понял, что это и есть тот самолет, в кабине которого находится Миня. Понятно, что грубейшую ошибку допустил руководитель полетов, который дал нам выход на привод на одной высоте. И мы, оба четко выдержали заданный нам эшелон. Тем не менее, полет надо было продолжать, эмоции отошли на второй план, и я помятую меру ответственности моего командира эскадрильи приложил максимум старания, чтобы оправдать его доверие. Выполнив заход в облаках, уверенно пробил облачность, выскочив под нижнюю кромку облаков, визуально обнаружил родную взлетно-посадочную полосу и красиво «притер» истребитель на больших посадочных углах. Попутно отслеживал по радиообмену и полет Миши, который приземлился после меня минуты через три.

На земле меня ждал очередной «Боевой листок» в честь самостоятельного вылета в сложных метеоусловиях. Пока я с удовлетворением рассматривал свидетельство своего очередного шага в летном мастерстве, ко мне с кулаками бросился Отбеткин, крича, что я его чуть не убил. Невероятно, но он тоже видел меня в облаках! Видно и его какая-то неведомая сила заставила посмотреть через лобовое стекло. Не слушая моих объяснений, он истерично обвинял меня в непрофессионализме и раздолбайстве. Когда мне все это надоело, я его послал подальше и пошел докладывать командиру эскадрильи

о результатах полета. Доложил, что полет выполнен без замечаний, за исключением инцидента, связанного с Миней. Попутно я высказал предположение, что произошло это потому, что Прытков разрешил Отбеткину выход на привод на моем эшелоне. Борис Николаевич матюгнулся в адрес руководителя назвав его недоделанным «педерастом», и пообещал разобраться на своем уровне, а на «придурка» Отбеткина велел не обращать внимания. Анализируя этот полет, я понял, что находился на волоске от гибели. За все время службы я не встретил ни одного летчика, которому «посчастливилось» бы увидеть другой самолет на встречных курсах в облаках. Косвенно и я был виноват в этом инциденте. Ведь я слышал, что руководитель дал Мишке ту же высоту, что и мне, но я постеснялся переспросить, уточнить, не на одной ли высоте мы идем друг на друга. Для себя я сделал вывод, что излишняя скромность в авиации не приветствуется. Много позже став авиационным командиром, я часто приводил в пример тот, по счастливой случайности, благополучно закончившийся полет. При этом я всегда обращался к летчикам:

– Товарищи пилоты, Вас всегда кто-то вольно или невольно хочет убить, жизнь в Ваших руках, не идите как кролики в пасть удава!

Молчание не золото!

В один из летных дней я выполнял полет с начальником воздушно-огневой и тактической подготовки (ВОТП) полка майором Филипповым. Майор был грузным и невероятно флегматичным человеком. Никакие события не могли нарушить его размеренную и спокойную жизнь. Полет выполнялся на самолете Су-7у. После запуска и выруливания мы остановились перед ВПП в ожидании, когда произведет посадку другой самолет. В Астрахани были две взлетно-посадочные полосы, параллельные друг другу. Разрешалась одновременная посадка двух самолетов на северную и южную полосы при визуальном контакте самолета, летящего сзади, с самолетом, летящим впереди. В тот момент, когда мы остановились перед полосой, к ближнему приводу подходил Як-40, а к дальнему – Су-11. Пилотировал истребитель заместитель командира эскадрильи Николай Ермуханов. Пройдя дальний привод, он, как и положено, доложил руководителю полетов. РП, все тот же Прытков, дал неоднозначную команду:

– Посадку разрешаю на северную заходит.

Видя все со стороны, я, конечно, понял, что разрешил он ему посадку на северную полосу, потому как на южную заходит

другой борт. Как в известной присказке «Казнить нельзя помиловать», знаки препинания не были расставлены, и Ермухан был вправе понять, что ему разрешили посадку на южную, а на северную заходит другой самолет. Оба самолета при взгляде с СКП и из кабины нашей спарки проецировались под острым углом, и было очень трудно определить, есть ли между ними боковой интервал. Но я в какой-то момент понял, что оба они заходят на одну полосу. И тут же флегматик Филиппов очень буднично и спокойно сказал мне по СПУ:

– По-моему, заходят на одну полосу.

В тон ему я ответил:

– По-моему, тоже.

До полосы оставалось километра два, и я был уверен, что мой инструктор передаст Ермухану команду проверить заход или уйти на второй круг. Но Филиппов молчал, молчал и руководитель полетов, я же, «сопливый» лейтенант, по неписаным авиационным законам, не имел права голоса. Скорость Яка при заходе на посадку двести километров в час, скорость «Сухого» в два раза больше. Естественно, что Ермухан очень уверенно нагонял незадачливого «гражданина». И вот, буквально за сто метров до взлетно-посадочной полосы, самолет Ермухана, пролетев над Яком в считанных сантиметрах, очень красиво и мягко совершил посадку. Як-40, попав в спутную струю «Сухого», некоторое время поболтался в ней, а затем очень резко и круто, на высоте каких-то десяти метров, с креном порядка шестьдесят градусов развернулся вправо и ушел прочь от аэродрома. Занимая взлетно-посадочной полосу, я взглядом сопровождал удаляющийся самолет, пока он не превратился в точку и не исчез из поля зрения.

На стартовом командном пункте помощником руководителя полетов был мой однокашник, он и рассказал потом, что было после того, как Ермухан выполнил свой смертельный трюк. Командир Яка с вполне справедливым воплем «Убийцы!!!» развернул самолет под девяносто градусов и полетел куда глаза глядят. «Гражданский» руководитель полетов начал его уговаривать, чтобы он возвратился, в ответ был послан грубо и далече. В конце концов, Як уговорили, и он благополучно вернулся и закончил полет. Володя Прытков за две бутылки коньяка через посредников пытался уболтать командира Яка не выносить сор из избы. За столь низкую плату был обруган так же и послан туда же. Понимая, что торг неуместен, Прытков повысил ставку сразу до пяти, и она прошла. И на сей раз ни к чему не способный руководитель вышел сухим из воды.

Немного позже анализируя этот и другие случаи, я для себя

вывел три правила.

Первое. Команды должны быть всегда однозначными, не содержать двоякого смысла.

Второе. Убедись, что летчик тебя правильно понял.

Третье. Если стал свидетелем развивающейся аварийной ситуации, никогда не молчи. Имеешь ты право голоса или не имеешь, разберутся потом.

По этим правилам я жил все последующие годы, к ним приучал своих подчиненных. Возможно, поэтому не потерял ни одного летчика за десять лет командования полком.

«Ну, ты везунок!»

Заместитель командира нашей эскадрильи майор Геннадий Степанович Кадухин был одним из лучших летчиков полка. В день, когда ему стукнуло сорок два года, мы вместе летали на Су-7у. Возможно, он решил сделать себе подарок на день рождения, а может, посчитал, что я созрел, наконец, для таких полетов, – одним словом, после выполнения мною полетного задания он взял управление на себя, и в считанные секунды с высоты пять километров мы низверглись на какие-нибудь десять метров. Казалось, крыло нашей спарки, которая неслась над землей со скоростью семьсот километров в час и с креном семьдесят градусов, вот-вот зацепит за гребень бархана. Безжизненная степь ожила, я четко вижу стебли прижатых к земле ветром полыни и ковыля. Косматые гнезда перекати-поля, складки оврагов, плеши бугров мелькают, как в бешеном калейдоскопе. Вот мы проносимся над разбросанным стадом овец. Восседающий на лошади чабан-калмык замирает на месте. Над ним Геннадий Степанович энергично перекладывает крен, и мы чертим по степи уже другим крылом. Обезумевшие от небесного грохота овцы разбегаются в разные стороны. Чабан, который служил ориентиром начала виража, вновь в поле нашего зрения. На сей раз он негодующе трясет ярлыгой. Его возмущение можно понять: одуревшие от невероятного грохота животные вряд ли в скором времени будут набирать вес. Наверняка после нашего прохода часть овец преждевременно окотились, а другая потеряла к этому способность.

После того знаменательного полета я и сам стал постепенно спускаться поближе к земле. Сначала это были полеты на высоте сто метров, затем планка понизилась до пятидесяти, в конце концов, и десять метров не стали пределом. На воздушное хулиганство у нас смотрели сквозь пальцы, не поощряя, но и не ведя с ним борьбу.

Помню, как однажды мой командир звена прилетел с зеленым от камыша «брюхом», и даже привез с собой несколько веток этого растения, которое обильно росло в дельте Волги. Не знаю, ведал ли об этом командир полка, наверняка знал, но насколько я помню, официальных разборок по этому поводу не было.

Все полеты, так или иначе, проходили над Волгой, где был настоящий простор для таких экспериментов. Уже к лету я наизусть знал все очертания и изгибы великой реки. Техника пилотирования на предельно малых высотах, которой я овладел, позволяла летать ниже верхней палубы курсирующих по Волге теплоходов. Наверное, это было здорово – смотреть с палубы на проносящийся ниже тебя самолет. Если, конечно, кто-то успевал вовремя его заметить. Когда позволяло время, я обычно проходил вдоль палубы два раза. Во время второго прохода зрителей становилось гораздо больше. В редких случаях бывал и третий проход, и уж тогда борт корабля был просто забит народом.

Облюбовал я себе и остров на середине Волги, севернее Астрахани километров на сорок. Он располагался очень удобно относительно нашего маловысотного маршрута. После третьего поворотного пункта линия пути на аэродром пересекала этот небольшой – метров двести шириной и с полкилометра длиной – островок. Меня он привлекал еще тем, что был покрыт редкими деревцами акаций и кустарником. По вершинам деревьев очень легко было определять высоту полета, что затруднительно над водной поверхностью. Обычно, снизившись над островом до метров двадцати—пятнадцати, я продолжал полет над водой, выискивая подходящий объект – чаще теплоход. После каждого маршрутного полета или полета на перехват маловысотной цели я строил заход на этот островок. Такие полеты мне удавалось выполнять практически в каждую летную смену.

Однажды, ранним утром, полеты летом начинались очень рано, проносясь, очередной раз над своим любимым островом, я с удивлением обнаружил на нем целый палаточный городок из разноцветных палаток. Красные, зеленые, синие, желтые они компактно расположились на песчаном берегу. Жители городка мирно спали, что меня и возмутило. Прижав истребитель как можно ниже, я «врубил» форсаж и ушел боевым на повторный заход. Второй заход был более скоротечным. На высоте около десяти метров я разогнал свой «Сухарь» до тысячи километров в час. Появился и первый зритель он стоял возле палатки и ошарашено смотрел в мою сторону. Я опять включил форсаж, и чтобы самолет не разгонялся выпустил тормозные щитки –

четыре больших «лопуха» в задней части фюзеляжа. Я представил себе, какой грохот стоит за моим истребителем. И опять крутой боевой разворот с восходящей бочкой, и повторный заход на остров. В третьем заходе я снизился настолько, насколько мне позволяла скудная растительность. Высота была метров пять не больше. На сей раз из палаток выскочили все обитатели острова. Девушки и парни с напряжением ждали моего появления. Наверное для многих оно было совершенно неожиданным и страшным, я успел заметить, что несколько человек упали на землю. Промчавшись очередной раз с тормозными щитками на скорости более тысячи километров, я круто взмыл вверх с углом шестьдесят градусов, убрал тормоза и выполнил, как бы прощаясь, несколько бочек подряд. На высоте я услышал голос руководителя, который настойчиво запрашивал мое место.

– Подхожу к третьему, – уверено успокоил я потерявшего меня руководителя.

Командир звена Олег Рюмин был со мной сдержан, но достаточно доброжелателен, чего нельзя было сказать о его отношении к Анатолию Голушко. Казалось, он постоянно к нему придирается по мелочам. Толик обладал красивым каллиграфическим почерком и хорошо рисовал. Его рабочая тетрадь была настоящим произведением искусства. На каждой странице был рисунок, показывающий или пространственную траекторию полета, или кабину самолета, или последовательность действий летчика на каком-то этапе. Но командир звена постоянно находил изъяны в его подготовке и «драл» по полной программе. По жизни Толик был славный парень, по-детски немного наивный, свято верил в мужскую дружбу, очень любил свою жену Галку, и души не чаял в маленькой дочери. И Анатолия многие любили и уважали, изредка подтрунивая над его наивностью.

Олег любил мужские посиделки и нередко проводил свободное время в компании холостяков за кружкой пива. Мы часто вели разговоры на всевозможные темы, связанные с авиацией. Я никогда не злоупотреблял почти приятельскими отношениями со своим командиром, не лез ему в душу, не задавал некорректных вопросов. Даже за столом называл его строго по имени-отчеству. Но однажды все-таки задал ему вопрос, который вертелся у меня на языке: почему он так относится к Анатолию? И в ответ услышал, что Голушко рано или поздно убьется. Поначалу я изумился, а потом понял: инструктор «расшифровал» профессиональную непригодность моего однокашника. Он не мог прямо сказать, чтобы тот уходил

из авиации, но и сознавал, что оставаться в ней ему нельзя. А сама действительность той поры заставляла оставаться в авиации неспособных пилотов, и большая часть из них, если вовремя не уходила, то погибала. Возможно, эти противоречия постоянно мучили моего командира, и придирки были его своеобразной защитной реакцией. Может быть, так он пытался выжить моего однокашника из армии, давая ему шанс остаться в живых. Явных-то причин для списания не было, летчик уже второй год летал самостоятельно – и это еще больше злило Рюмина.

В один из летных дней Толик Голушко, пролетая по кругу, крутил бочки. Было это над Трусово, километрах в десяти от аэродрома. Глазастый подполковник Переверзев заметил это хулиганство с земли. Проводив взглядом самолет Анатолия, который выполнил полностью круг, он подозвал командира полка:

– Спорим, сейчас подойдет к первому развороту и выполнит бочку.

– Да брось шутить, Михаил Андреевич, – недоверчиво ответил Миронов.

Оба стали наблюдать за удаляющимся самолетом. И действительно, на удалении десять километров едва видимый самолетик крутанул бочку. Миронов тут же бросился к телефону выяснять, кто посмел. Вычислить Голушко не представило большого труда, и к моменту заруливания на ЗЦ его уже ждала целая команда во главе с командиром полка. Больше всех проступку своего подопечного обрадовался Олег Рюмин, у которого появился повод отстранить его от полетов раз и навсегда.

Суровая кара не заставила себя ждать, и бедолагу не только отстранили от полетов, но и сняли со всех видов летного довольствия. На него было страшно смотреть. Обычно разговорчивый и общительный, Анатолий ходил мрачнее тучи. Оказывается бочку он крутил для своей жены, у которой был день рождения. При мне в полку он больше не летал, и Олег Рюмин после этого инцидента успокоился.

Лето 1976 года. Впервые нам, молодежи, доверили участвовать в полковых учениях. В составе полка мы совершаем маневр на аэродром Ростов-на-Дону. Двадцать восемь экипажей, из них девять моих однокашников, впервые должны были взлететь в Астрахани, а приземлиться на другом аэродроме. Для нас это было своего рода экзаменом после первого этапа обучения в боевом полку.

Сказывалась пора «озеленения» и вопреки всякой логике нас

назначили ведущими пар и звеньев. А назначили потому, что у большинства из нас допуска в составе групп не было и наши «дикорастущие» командиры, почему-то решили, что ведущим группы лететь гораздо проще, чем ведомым. С высоты пройденного мной опыта, это был настоящий авантюризм, но в то время я мало задумывался об этом, вернее считал, что так и должно быть.

Ведущим первого звена был Шура Швырев, а ведомыми у него – командир полка подполковник Миронов, старший штурман дивизии подполковник Савченко и заместитель командира полка подполковник Сорель, все высококлассные летчики и лидеры по жизни. Я был ведущим второй пары второго звена, следовавшего за первым на десятиминутном интервале.

На протяжении всего полета в эфире не умолкали голоса трех подполковников, которые командовали своим ведущим лейтенантом. Самое удивительное, что иногда команды противоречили друг другу. Слышится голос Миронова:

– Отверни вправо на десять градусов.

Тут же недовольно кричит Савченко:

– Ты куда вертишь вправо?

В ответ на каждый сердитый окрик Швырев пытался что-то бурчать в свое оправдание. Было понятно, что он не знает, кого слушать.

Погода стояла безоблачная, и от первого звена на высоте одиннадцати тысяч метров остались четыре жирных инверсионных следа. За нашим звеном также тянулись пока еще тонкие нити инверсий. Я подумал: какая потрясающая будет картина на небе после пролета всего полка! При подходе к Ростову появилась дымка. Чтобы не слишком утруждать себя контролем пути по направлению, я подошел поближе к ведомому первой пары майору Филиппову. Пройдя звеном над аэродромом, ведущий дал команду «Роспуск», и мы один за другим начали разворачиваться на обратнопосадочный курс, обеспечивая себя безопасной дистанцией. Я решил «схитрить» и продолжал идти примерно в трехстах метрах за Филипповым, чтобы точно выйти в створ полосы. Но, видимо, таких хитрованов наказывает Бог. Выйдя на посадочный курс на удалении около пяти километров, я неприятно удивился, увидев прямо перед собой «задницу» самолета Филиппова. Затянув обороты на малый газ, начал уменьшать скорость. Установив ее триста шестьдесят километров вместо четырехсот пятидесяти, «подпер» ее оборотами двигателя и стал визуально строить заход на посадку. Самолет ведущего начал удаляться, но все же был достаточно близко, чтобы обеспечить меня безопасной дистанцией. На удалении четыре

километра я услышал истошный крик руководителя полетов, явно обращенный ко мне:

– На оборотах! Не снижайся! На оборотах!

Дав обороты, я посмотрел на скорость и высоту. К моему ужасу, скорость была триста тридцать километров в час, высота пятьдесят метров, а вертикальная скорость снижения – пятнадцать метров в секунду. До столкновения с землей оставалось три секунды. Мозг мгновенно оценил ситуацию, а она была патовой. Снижаться было нельзя, так как рядом земля, а перевод самолета в горизонт на такой скорости был чреват сваливанием на крыло. Катапультироваться на такой высоте также было поздно. Нас успели «натаскать» на расчет в уме высоты катапультирования в зависимости от вертикальной скорости снижения. Она составляла десятикратной вертикальной скорости, то есть в данном случае сто пятьдесят метров. В считанные мгновения нашлось единственное верное решение: не дергаться и ждать, когда увеличится тяга двигателя, а вместе с ней и скорость. Я задержал ручку управления и ждал своей участи. Руководитель полетов кричал отчаянно, до хрипоты. Но я и без него осознавал катастрофичность происходящего. В полутора километрах перед ближним приводом самолет, находящийся на закритических углах атаки, начал «вспухать». Скорость триста шестьдесят километров, высота тридцать метров. Я начал плавно прибирать обороты двигателя. Скорость триста восемьдесят, высота пятьдесят, до полосы пятьсот метров. Осторожно затягиваю обороты на малый газ и приземляюсь напротив СКП на громадных углах атаки. Это была одна из красивейших моих посадок. Правда, руководителя полетов это не порадовало: он, не переставая, крыл меня матом до самого сруливания с ВПП. Хорошо, что за мной садились еще более двадцати экипажей, и он переключил свое внимание на них, и не запомнил, как я понял позже, мой позывной.

Я понимал, что «облажался» по полной программе. Если меня вычислят, временное отстранение от полетов можно будет посчитать за счастье. Прикинув, что повинную голову меч не сечет, пошел сдаваться командиру звена. Выслушав меня внимательно, Рюмин пристально посмотрел на меня и сказал только:

– Ну, ты везунок! Если не вспомнят, молчи! Не сознавайся! Я сам с тобой разберусь!

После того как все благополучно приземлились, нас собрали для разбора полетов. Приехал РП и с пеной у рта возмущенно рассказал про мой заход. Оказывается, с его слов, на удалении три километра у меня была высота всего около десяти метров.

Если бы я на доли секунды позже дал обороты двигателя, догорал бы сейчас мой труп в искореженном металле Су-11-го. Руководитель полетов, в суматохе не запомнивший мой позывной, с жаждой мести и крови грозно вопрошал:

– Кто?

Я уже открыл, было, рот, чтобы сознаться, но Рюмин сильно дернул меня за рукав и прошипел:

– Молчи, дурак!

Я залился пунцовой краской от стыда за свое малодушие. Руководитель полетов, извергая проклятия, стал подозрительно вглядываться в лица пилотов. На секунду остановив взгляд на моей красной физиономии, перевел глаза на следующего. Кровь отхлынула от моего лица, и я облегченно вздохнул. Командир полка пообещал вычислить «негодяя» и разобраться с ним по полной программе. Не найдя виновного, нас отпустили перекурить и отдохнуть перед маневром в Астрахань. Рюмин, хлопнув меня по плечу, еще раз сказал:

– Ну, ты везунок! – И после короткой паузы добавил: – Ничего, за одного битого двух небитых дают!

В курилке Швырев самозабвенно, в красках описывал, как он «вел» троих подполковников. Закончил он свой рассказ фразой, которая впоследствии обошла полк и понравилась всем, в том числе и тем, в чей адрес была обращена: «Зае… ли три подполковника!»

Во главе полка

Как ни пугали меня ночными полетами, но и они давались мне с такой же легкостью, как дневные.

Евгений Михайлович Кравец, к тому времени ставший заместителем командира эскадрильи, постоянно хвастался перед летным составом, что в Мариновке на Су-9 он набирал высоту двадцать пять километров. Правда, когда я просил показать мне эту высоту, он отказывался, говоря, что не хочет рисковать в ожидании назначения его командиром эскадрильи. И вот теперь у меня появился шанс выполнить такой же полет, но только ночью. На сей раз я его «достал» этими двадцатью пятью тысячами, и он сдался.

Заблаговременно заняв готовность в кабине самолета, я, облаченный в высотное снаряжение, ждал своего учителя. Каково же было мое удивление, когда тот появился без ВКК (высотно-компенсирующий костюм) и без ГШ (гермошлем). На мой вопрос, а как же рекорд, он меня успокоил: нормально, мол, слетаю и так. И вот мы уже на сверхзвуке, на высоте

пятнадцать километров. Евгений Наумович берет управление, разгоняет приборную скорость тысячу сто километров в час и задирает нос самолета на угол порядка тридцати градусов. Высота начинает энергично увеличиваться, но, по моим расчетам, если мы и выскочим на рекорд, то без скорости. На высоте восемнадцать километров Наумыч переворачивает самолет на спину с криком по СПУ:

– Ой! Меня начало надувать!

Мириады звезд оказываются у нас под ногами, и вот мы уже вместо тридцати градусов набора несемся к земле с таким же углом. После отключения форсажа мой инструктор возвращает самолет в нормальное положение, рассказывая мне сказку, как его неожиданно «надуло». Но я-то отлично сознаю, что «надувает» он меня: на нем и костюма-то нет, нечего и надувать. Делая вид, что не понимаю истинной причины резкого изменения режима полета, с восторгом отзываюсь о быстроте его реакции.

Оказалось, все рассказы Кравца о его рекордных полетах – блеф чистой воды. Так мне и не удалось побывать на Су-9 на высоте более двадцати километров. Но за девятнадцать лет полетов на самолете МиГ-25 я это упущение с лихвой компенсировал. Однако об этом потом.

Жарким летним месяцем полк летит в Кюрдамир. И опять нас, молодых, ставят ведущими пар и звеньев. Двадцать с лишним экипажей из астраханской жары летят в пекло Кюрдамира. Перелет туда спланирован днем, обратно – ночью. Я ведущим у легендарного Михаила Андреевича Переверзева. Зная его разного рода подколки к молодым пилотам, стараюсь не давать повода для замечаний.

На этот раз во главе полка пришлось лететь мне. Полет проходит без особых происшествий, вот только офицер боевого управления пункта наведения Махачкала стал вдруг давать нам несуразные команды. Сначала он никак не мог понять, что мы идем парой. Потом, окончательно запутавшись, начал спрямлять нам дорогу на Кюрдамир. Дело в том, что попутно мы должны были проверить боеготовность местных зенитно-ракетных и радиотехнических частей, и посему наш маршрут имел несколько изломов, которые, по всей видимости, до ПН не довели. Офицер наведения упорно пытался наставить нас на «путь истинный». Когда Переверзеву все это надоело, он, не стесняясь в выражениях, пообещал серьезно разобраться с наведенцем.

Выходим на десяти тысячах на привод Кюрдамира. Помня, что за нами следует целый полк, я, предварительно дав команду на роспуск, затянул обороты и, с креном семьдесят и углом

снижения тридцать градусов поставив самолет в крутую спираль, через пару минут был уже на третьем развороте на высоте девятьсот метров в посадочной конфигурации. Приземлившись, как обычно, сдвинул откидную часть фонаря. Лучше бы я этого не делал. Меня тут же ошпарило так, будто в сауне поддали жару. Не знаю, какая была температура в тени, но на солнышке – градусов шестьдесят, не меньше.

После заруливания подошел к Переверзеву получить замечания. Хитро и изучающе глядя на меня, будто первый раз видит, мой ведомый задал вопрос:

– А мы что, истребители?

Я ничего не понимаю.

– Еле за тобой удержался до третьего разворота! – пояснил Миша.

– Так я же дал команду «Роспуск»! – догадавшись, о чем речь, оправдываюсь я.

– А я ее не расслышал, – вредничает ведомый.

Самолеты один за другим плюхаются на горячую бетонку аэродрома.

Не знаю, чем бы закончился наш диалог, но в это время, на счастье мне и на неудачу себе, выкатился за пределы ВПП Валера Криницын. Переверзев бросил меня и помчался оценивать обстановку для приема оставшихся экипажей, поделив ответственность и риск с руководителем полетов. После посадки полка, когда напряжение спало, он занялся разборкой с основным «виновником торжества» Криницыным. Бедолагу отстранили от полетов, оставив и летчика, и самолет на жаркой кюрдамирской земле. Больше обо мне Миша по поводу «роспуска» не вспомнил.

Назад мы полетели ночью в такой же последовательности. Но на десятиминутном интервале. И опять Махачкала, решив реабилитироваться, стала невпопад давать команды Переверзеву, решив, что мы идем парой. Миша упорно молчал, слушая команды незадачливого штурмана наведения, но когда тот его «достал», матом предложил выйти на улицу и посмотреть, какое на дворе время суток, и уточнить, какие идиоты ночью летают парой. Махачкала озадаченно задумалась и надолго замолчала.

Мне поручили сообщить жене Валеры Криницын, что он остался в Кюрдамире. Та открыла дверь, будто караулила под ней. Не видя мужа, она в истерике запричитала:

– Погиб! Так и знала, так и знала!

Я, обычно корректный с женщинами, на этот раз рявкнул:

– Тихо, дура! Соседей разбудишь! Ничего с твоим Валерой не случилось. Жив он и здоров, остался в Кюрдамире из-за

неисправности самолета. Завтра прилетит транспортником.

Эмоциональная женщина, обливаясь слезами, бросилась меня целовать.

Я извинился за грубость и удалился в раздумье, что можно ведь сойти с ума, каждый раз, с таким настроением ожидая мужа из полетов.

«Как стать Маршалом Советского Союза?»

В то время летных происшествий было чрезвычайно много. Сто пятьдесят и более ежегодных потерь в самолетах было обычным явлением для авиации страны. Борьба с аварийностью велась в коммунистическом духе: грозное Постановление ЦК КПСС 1965 года предписывало раз и навсегда покончить с этим порочащим наше социалистическое общество позорным явлением, но никто по-настоящему в суть вещей не вникал, кардинальных мер не принимал, и самолеты как падали, так и продолжали падать, летчики как гибли, так и продолжали гибнуть. Главнокомандующий войсками ПВО страны Маршал Советского Союза Павел Федорович Батицкий, которого не единожды заслушивали по этому поводу в самых высоких инстанциях, решил во всем лично разобраться.

Надо отдать должное Павлу Федоровичу: в его довольно преклонном возрасте он решил лично посетить все авиационные полки своего необъятного хозяйства. Начался его знаменитый вояж по авиационным гарнизонам. После каждого такого посещения за ним оставался солидный шлейф дисциплинарных взысканий вплоть до увольнения из Вооруженных сил. Командиры всячески пытались отвести от себя надвигающуюся беду, предусмотрев все возможные варианты развития событий при встрече с главкомом.

Нас почти ежедневно собирали и инструктировали, как отвечать на вопросы, что можно говорить и что нельзя, какие вопросы задавать можно, а какие – ни в коем случае. Волновались командиры не зря: помимо безопасности полетов главком проверял боеспособность и боевую готовность частей.

Как и бывает при подобной всеобщей напряженности, происходило множество курьезных случаев. Так, прилетев в Гудауту, Батицкий захотел пить. Оказалось, предусмотрели все, кроме несчастной бутылки минеральной воды. Не было минералки и у свиты. В предынфарктном состоянии командир полка с командиром батальона аэродромно-технического обеспечения лихорадочно искали эту проклятую бутылку. И вдруг какая-то женщина сказала, что у нее вроде бы в холодильнике

стоит початая бутылка боржоми. Подполковник Меретин вне себя от радости рванул за ней. Схватив из холодильника почти полную, запотевшую бутылку, он, не проверив содержимое, с чувством выполненного долга вручил ее главкому. Тот, изнывая от жажды, прямо из горлышка сделал несколько больших глотков. И без того красная маршальская физиономия стала багроветь на глазах. Смачно сплюнув, Батицкий был не в состоянии ни вдохнуть, ни выдохнуть. Он не успел произнести и слова, а подполковник Меретин уже знал, что наступили последние мгновения его службы в Вооруженных силах Советского Союза. И действительно, как только маршал оправился от парализовавшего его дыхание спазма, в негодующем его реве можно было различить:

– У-у-увоолиить! Отра-а-ави-и-ить хо-оте-е-ел!

С мыслью, что тюрьмы не избежать, а увольнение было бы счастьем, побледневший комбат потерял сознание. Слава Богу, в бутылке оказался не чистый уксус, а чистый спирт, которой забывчивая хозяйка спутала с минералкой. Павлу Федоровичу доводилось его пивать во времена военной молодости, но сейчас это было совсем некстати.

Отдышавшись после незапланированной дозы спирта, главком презрительно и снисходительно произнес:

– Откачать и уволить!

В другом случае главком решил проверить летный состав управления авиации Бакинского округа ПВО. Старший инспектор-летчик Петросов, армянин по национальности, волновался больше всех. Имея за плечами среднюю школу и полтора года обучения в УАЦ ДОСААФ, он умудрился дорасти до полковника благодаря прекрасным летным способностям и природной смекалке. Но тут он понимал, что первый же вопрос по аэродинамике – и увольнение неизбежно. Видимо, совсем как это бывает у собак, флюиды его страха достигли рецепторов маршала, и из десятка полковников его указующий перст выбрал именно Петросова. Тот на грани умопомешательства безропотно подошел к доске. Главком не баловал разнообразием теоретических вопросов и всегда давал одно и то же задание – написать формулу подъемной силы. Была она проста, как три рубля и запомнить ее не представляло большого труда, и Петросов ее, конечно, как и маршал, знал назубок, но от ужаса и волнения забыл напрочь. Главком решил ему подсказывать, но полковник все равно ничего не мог сообразить и стоял как истукан. Тогда Батицкий спросил у него, знает ли он теорему Пифагора. На это бедный полковник, не в состоянии пошевелить языком, отрицательно замотал головой.

– Хорошо, напишите, хотя бы А в квадрате, – бросает маршал полковнику последний спасательный круг.

Тот в ступоре.

– Вы букву А знаете? – спрашивает главнокомандующий,

Обрадованный полковник утвердительно машет головой.

– Ну, тогда пишите! – подбадривает его Павел Федорович. Петросов аккуратно выводит А. – Теперь в квадрате, – еще ласковее направляет его главком.

Полковник смотрит на необъятного Батицкого, как кролик на удава, и его рука самопроизвольно обводит букву А квадратом. Взрыв смеха потряс аудиторию. У главкома колыхались все его более чем двести килограммов. Видимо, так, от души, он давно не смеялся. Смахивая с глаз слезы, он безнадежно махнул рукой, жестом давая понять, что все ему прощает.

Перед самым приездом главкома к нам в полк, командир полка подполковник Миронов и командир дивизии генерал-майор Черепанов, ни разу не бывавшие на квартире у холостяков, на всякий случай решили ее проверить. Взяв с собой холостяка Евгения Недорезова, они помчались на командирском УАЗике в Трусово. Женя, предполагая, что в квартире, как всегда, царит беспорядок, а в коридоре батарея пустых бутылок, сказал, что у него нет ключей. Квартира была на первом этаже, решетки на окнах в те времена не ставили, поэтому по приказу генерала и с его помощью он пролез в форточку и, к своему удивлению, обнаружил идеальный порядок и отсутствие бутылок. Оказывается, бабулька, которая за червонец в месяц раз в неделю у нас убирала и стирала наше холостяцкое бельишко, прибралась именно в этот день. В качестве приработка – а это иногда было гораздо больше, чем основное жалованье – она обычно забирала пустые бутылки. Поблагодарив за непривычную для одиноких мужиков аккуратность, генерал Черепанов тут же распорядился заменить нам кровати на деревянные и еженедельно менять постельное белье, строго-настрого предупредив командира, что если главком поинтересуется этим вопросом, то утверждать: так было всегда.

Вконец измученные бесконечными инструктажами, мы с нетерпением ждали, когда наконец-то приедет Главком. От нас до него было так же далеко, как до Бога. Но при жизни увидеть Первого после Бога – это ли не счастье? Тем более что опасаться нам его не было никакого резона. Аэродинамику мы знали, полет по кругу, про который также любил спрашивать товарищ Маршал Советского Союза, – тем более.

И вот настал этот день. Нас загодя загнали в штаб, где мы просидели около двух часов. Командира полка не было,

а заместитель, подполковник Теодор Лейбович Сорель, получил команду никого не отпускать и свято ее выполнял.

Когда ждать стало невмоготу, он, на свой страх и риск, отпустил нас перекурить и справить нужду. Стояла ясная теплая погода, и мы после душного класса наслаждались ласковым свежим ветерком, доносящим дурманящий запах акаций. Вдруг кто-то крикнул:

– Едет!

К штабу приближался эскадрильский автобус. Внимательно присмотревшись к переднему сиденью, я увидел, что там сидит человек-гора, почти вполовину ширины автобуса. На громадных погонах на кителе этого человека были неестественной величины маршальские звезды и гербы Советского Союза. Солдат за рулем автобуса был бледен, как полотно, и казалось, вот-вот потеряет сознание. Позже мне объяснили почему «Его Высочество» привезли на автобусе. Оказывается, он не влезал ни в один легковой автомобиль кроме «Чайки». А так как с «Чайками» в полку была напряженка, пришлось везти высокопоставленное тело в обычном автобусе обычному солдату.

В один миг летчиков сдуло с крыльца, и через минуту мы уже сидели в классе на своих местах в застегнутых наглухо кителях. Прошло еще минут пять, дверь класса отворилась, и в ее проем с криком «Товарищи офицеры!» шустро прошмыгнул командир полка. Мы вскочили и вытянулись в струнку, пожирая глазами входящего в класс маршала. Был он выше командира полка и почти так же широк, как высок. Своеобразный бочонок, сужающийся книзу и кверху, облаченный в маршальский мундир. Он доброжелательно окинул взглядом присутствующих, поздоровался и услышал в ответ дружную армейскую скороговорку:

– ЗдравЖиламТоврМаршСовСоюза!

Удовлетворенно крякнув, подошел к столу. Как из-под земли, откуда-то возник старший лейтенант, вероятно адъютант, и отработанным движением подсунул под маршальскую задницу два стула. Растекшиеся по двум стульям половинки ягодиц смачно свисали по краям стульев. Оказывается, и двух стульев не хватало для этого человека, достойного книги рекордов Гиннеса. Старший лейтенант предусмотрительно стоял сзади и чуть сбоку от главкома. Павел Федорович сделал едва заметный жест, и в ту же секунду на его носу оказались массивные очки в роговой оправе. Взяв список летного состава, он очень спокойно и даже как-то буднично произнес:

– Ну, что, познакомимся?

Сделав небольшую паузу, продолжил:

– Мне, надеюсь, представляться не надо. А вот вы мне сейчас представитесь. Так, первый по списку командир полка, подполковник Миронов.

Вскочил Миронов и скороговоркой, как совсем недавно учил нас, начал докладывать:

– Товарищ главнокомандующий! Подполковник Мир…

– Садись, – оборвал его главком.

– С тобой все ясно. Так, заместителей трогать не будем, начнем с первой эскадрильи.

Ткнув жирным пальцем в список, он прочитал:

– Подполковник Козлов Генрих Владимирович, командир эскадрильи. – И посмотрел поверх очков, ожидая увидеть подполковника Козлова.

Вскочил Миронов и начал бодро докладывать:

– Товарищ главнокомандующий, подполковник Козлов находится в командировке в городе Новосибирск, забирает самолет УТИ МиГ-пятнадцать после ремонта.

Осадив командира, главком продолжал:

– Тысяча девятьсот двадцать девятого года рождения, сорок семь лет. Почему еще служит? Доктор!

Опять вскочил Миронов и стал докладывать:

– Товарищ главнокомандующий, приглашался только летный состав!

– Доктора немедленно сюда!

Миронов, видимо, был готов к этому, и доктор предусмотрительно стоял за дверью штаба. По кивку командира подполковник Сорель выскочил из класса, и через секунду представил доктора, майора Лебедева. Лебедев был бледен, как стена, китель расстегнут, прическа давно требовала вмешательства ножниц. Бросив взгляд на полкового врача, Батицкий, поморщившись, словно от зубной боли, произнес:

– А Вы, почему расстегнуты и не подстрижены?

Майор непослушными пальцами лихорадочно пытался застегнуть пуговицы. Что-либо ответить он не мог.

– Садитесь! Пока.

После небольшой паузы главком, как будто размышляя, что ему делать с доктором, продолжил:

– Миронов, ты разберись с доктором. Как он служит?

– Товарищ главнокомандующий, майор Лебедев служит без замечаний!

Лебедев к этому моменту успел расположиться за столом позади меня. Как студент-двоечник, шепотом спрашивал:

– Зачем меня вызвали?

Главком поймал прерванную мысль и снова его поднял:

– Доктор, почему комэске сорок семь лет, а он до сих пор служит? У нас что, нет молодых перспективных летчиков?

Лебедев, к этому моменту успев расстегнуть свой китель, начал хватать воздух, как рыба, выброшенная на берег. Поняв, что от него ничего не добьешься, Батицкий обратился к командиру:

– Миронов, почему командир эскадрильи такой старый?

– Товарищ Главнокомандующий, подполковник Козлов был заместителем командира полка, понижен в должности.

– За что? Кем?

– Вашим приказом, за катастрофу.

И тут раздался такой вой, от которого всем присутствующим стало не по себе:

– Убийца-а-а!!! Уво-о-о…

Вскочил здоровенный, весьма упитанный генерал-лейтенант и четко отчеканил:

– Товарищ Главнокомандующий! Подполковник Козлов Генрих Владимирович уволен из рядов Вооруженных сил Советского Союза приказом Главнокомандующего войск ПВО №34 от 20 июля одна тысяча девятьсот семьдесят шестого года!

Батицкий, как вампир утоливший жажду после выпитой крови, сразу подобрел и кивком дал команду Лебедеву сесть. Но врач стоял, не понимая, что происходит. Ближайшее окружение, справедливо предполагая, что следующей потерей для Вооруженных сил будет именно он, шипело:

– Садись! Садись! Садись!

Совсем успокоившийся Главнокомандующий махнул рукой:

– Садись, садись, доктор.

Полковой врач рухнул на скамью. По-видимому, до него только сейчас дошло, что уволен не он, а подполковник Козлов. Хотя для Вооруженных сил полезней было бы обратное.

Батицкий продолжал испытание личного состава.

– Капитан Ермуханов.

– Товарищ Главнокомандующий, заместитель командира первой эскадрильи капитан Ермуханов!

– А скажи, капитан, что такое воздушный бой и в чем заключается управление воздушным боем.

Коля уверенно затарахтел, как автомат Калашникова. Удовлетворенный не, сколько его ответом, сколько напористой интонацией, Главком дал указание представить его на должность командира эскадрильи взамен уволенного. Я успел подумать, что Козлова уволили без всяких представлений.

По всему было видно, что настроение у Батицкого улучшается. Совсем его повысил мой однокашник по училищу, Андрюха Шаронов, которому выпал жребий рассказать о полете

по кругу. Он рассказывал долго и подробно. Минут десять ушло на запуск и руление, а он все еще не взлетел. Батицкого же в этом вопросе интересовало только, как летчик будет отключать форсаж, и он начал подгонять лейтенанта. Совсем недавно произошла авария самолета Су-15. Официальная версия была такова. Якобы летчик поочередно начал отключать форсажи и ввел самолет в разворот. Из-за разнотяговости двигателей и появившейся вокруг продольной оси угловой скорости самолет вошел в аэроинерционное самовращение, из которого летчик не смог его вывести, пришлось катапультироваться. На мой взгляд, это был полнейший бред и сваливание вины с больной головы на здоровую. Как правило, легче всего в летном происшествии обвинить летчика. Тем более разобраться, был ли отказ авиационной техники, в том, что осталось от самолета, рухнувшего на землю со скоростью семьсот и более километров в час, было крайне сложно. И вот теперь, по рекомендации ПВОшных методистов и аэродинамиков, летчик после отключения форсажей должен был убедиться в отсутствии скольжения, а затем ввести самолет в разворот. Возможно, это было справедливо для самолетов с двумя двигателями. Но на Су-11 один двигатель, и отключение форсажа никоим образом не влияло на угловые скорости его вращения. Главком этих тонкостей не знал, а его ближайшее окружение сочло безопасным для себя об этом не рассказывать. Шаронов, в конце концов, сообразивший, чего от него хочет Маршал, перепрыгнув несколько важных этапов взлета, стал рассказывать, как правильно отключать форсаж.

Довольный главком на всякий случай поглядел на Миронова:

– Как летает лейтенант?

– Отлично! – не задумываясь, ответил командир.

Официальная часть на этом закончилась. Павел Федорович дал понять это, спросив для формы:

– У кого будут вопросы?

Сергей Павлишин поднял руку, хотя на инструктаже командир полка задавать вопросы категорически запретил. Главком с удивлением посмотрел на обнаглевшего лейтенанта. Негодование и волнение командира полка выдала его багровеющая шея. Но Серега, видимо, решил всех лишний раз подразнить и пощекотать начальникам нервы, а заодно и лизнуть толстый зад Главнокомандующего. Когда Главком жестом разрешил ему держать речь, он, победно обведя присутствующих взглядом, спросил:

– Товарищ Главнокомандующий, скажите, пожалуйста… – Сделал небольшую паузу, чтобы подержать всех в напряжении,

и закончил: – …как стать Маршалом Советского Союза?

Вздох облегчения прошелестел по первым рядам.

Главкому, видимо, вопрос очень понравился, он расцвел в улыбке и сказал:

– Теоретически стать Маршалом Советского Союза может каждый. Только у одного на это уйдет тридцать лет, а у другого триста!

Довольный своей шуткой, он рассмеялся. Генералитет дружно захихикал, умилившись маршальской находчивостью.

На такой приятной ноте наша встреча и закончилась. У выхода из штаба стоял с приготовленной камерой фотограф. Командир полка от имени летного состава попросил разрешения сфотографироваться на память о встрече. Батицкий снисходительно согласился. Садиться рядом с Главкомом никто не решался, и сам Павел Федорович, сидевший, как обычно, на двух стульях, усадил слева командира полка, а справа – явно понравившегося ему лейтенанта Павлишина.

Через полгода всем летчикам, даже холостякам, дали отдельные квартиры. И в этом был, наверное, главный итог поездки Главкома. Я думаю, не один десяток летчиков не спился, не погиб в авиационных происшествиях именно благодаря тому, что стал жить в более-менее комфортных условиях, без бесчисленных пьянок. Наверняка, все они об этом даже не догадываются. И какой бы комедийной фигурой не казалась личность Главкома, больше него о летном составе вряд ли кто позаботился. По сравнению с Военно-воздушными силами летчики войск ПВО пользовались большими льготами и привилегиями. Несомненно, во многом этому способствовал Павел Федорович Батицкий. Спасибо ему за это!

Кстати заметить, в те времена я не мог и предположить, что именно Павел Федорович Батицкий лично расстрелял Лаврентия Павловича Берию.

Прилетевшего из командировки подполковника Генриха Владимировича Козлова встретил лично командир полка. Поздоровавшись с лучшим командиром эскадрильи и приняв доклад о выполненном задании, Миронов довел до него приказ Главкома ПВО об увольнении из Вооруженных сил. Наверное, пережить такой удар Козлову помогло здоровое сердце. Обычно летчик заранее готовился к предстоящему увольнению, а сам процесс увольнения занимал от нескольких месяцев до нескольких лет. Данный случай наверняка достоин книги рекордов Гиннеса, но в те времена такие рекорды не фиксировались. Вместо уволенного Козлова командиром эскадрильи был назначен капитан Ермуханов.

Я не успел насладиться комфортной жизнью пилота-холостяка, потому что к моменту раздачи квартир успешно переучивался на самолет МиГ-25п и готовился продолжить службу в другом полку, на южных рубежах Родины. На этих рубежах я и потерял свободу холостяка, взамен приобретя брачные узы.

Последний полет Балобанова и Рюмина

Небо ошибок не прощает

После той памятной встречи мы продолжали в ускоренном темпе осваивать полюбившийся нам Су-11.

Я был в фаворе и в какой-то момент понял, что «обскакал» в летной подготовке всех своих однокашников. Этому способствовал, как ни странно, и научно-технический прогресс. Появились цветные телевизоры. В комнату отдыха летного состава поставили громадный «Горизонт». Дома таких телевизоров еще ни у кого не было из-за их дороговизны, и большинство летчиков, завороженные лицезрением цветных мультиков, не спешили в кабины самолетов, засиживаясь в комнате отдыха. Я этим весьма удачно пользовался.

Самолетный парк состоял из старых машин, и к концу летной смены из двух десятков самолетов оставалось не более пяти-шести исправных. Двигался по программе тот, кто не «спал» и не таращился в цветной экран. Если учесть то, что я постоянно стоял над душой у планирующих полеты командиров эскадрилий и их заместителей, что не попадался на стирающий полеты ластик руководителя полетов, то для меня условия были самыми благоприятными. К августу я успешно прошел ночную программу, для заветной сдачи на второй класс осталось подготовиться днем при минимуме погоды и выполнить боевую стрельбу. Вопрос «минимальной» подготовки был проблематичен из-за отсутствия погоды, а вот стрельба стала ближайшей объективной реальностью.

Боевая стрельба! Это всегда событие в жизни летчика и полка. Ей предшествует долгая и напряженная работа. Необходимо полностью пройти курс боевой подготовки на данном типе самолета, сдать массу экзаменов по авиационным наукам, непосредственно перед стрельбой выполнить зачетные перехваты воздушных целей. И вот, наконец-то, методический совет полка утверждает твою кандидатуру на тот или иной вид стрельбы. Все это сопровождается невероятным ажиотажем вокруг реального применения управляемых ракет класса «Воздух – Воздух». Летчиков психологически готовят к пуску ракет так, что к концу подготовки многие из нас ходят с трясущимися руками и коленками. Возможно, если бы этому уделялось чуть меньше внимания, то и авиационных происшествий во время боевых стрельб было гораздо меньше. Но была выработана и уже годами

использовалась на практике именно такая система подготовки. И из года в год повторялись случаи, когда летчики сбивали своих товарищей, сталкивались с мишенью или допускали другие, не менее нелепые ошибки.

Но, слава Богу, кошмар подготовки позади. Все мишени расписаны, молодежь полностью готова, за исключением отстраненного Толика Голушко. Меня включили на самую сложную мишень – маневрирующую Ла-17. Первым по ней должен стрелять Юра Джамгаев, вторым – я, третьим – Сережа Павлишин.

В воскресенье 24 августа 1976 года нас привезли в профилакторий на берегу Волги. Стояла прекрасная теплая погода. Весь день мы провели на берегу, наслаждаясь теплой водой и чистым желтым песочком. «Старики», устав от купания и солнечных лучей, отводили душу в карамболе.

Начальник парашютно-десантной службы полка Юра Можай, в миру капитан Можаев, непревзойденный рыбак, на зависть всем, таскал одного за другим больших жирных жерехов. Ближе к вечеру он развел на берегу костер. Когда угли прогорели, уложил на них крупную гальку, сверху накидал горку обсыпанной солью и специями рыбы и накрыл все старой эмалированной кастрюлей. Обмазав кастрюлю глиной, он снова развел вокруг нее костер. Когда прогорели и дрова, а тлеющие угли стали тускнеть, Юра торжественно убрал кастрюлю. Распространившийся аромат вызвал обильное слюноотделение у окруживших костер пилотов. Мне показалось, что рыбы вкуснее я не ел никогда. Она была одновременно и жареная, и печеная, и копченая. Едва не проглотив пальцы, пилоты в один голос искренне расхваливали рыбацкие и кулинарные способности Можая.

Мы отдыхали телом и душой, и о завтрашних стрельбах никто не говорил, а возможно, и не думал. В девять вечера полковой доктор стал загонять нас на ночлег. Я побежал к берегу и с разбега бросился в воду, блаженно поплавал перед сном. Потом побрел искать ночлег. Перед стрельбами в профилакторий выехали все летчики полка, и мое обычное место оказалось занято. Когда пошел уже по второму кругу, меня окликнул командир эскадрильи Борис Балобанов с полотенцем и зубной щеткой:

– Что, невеста без места?

– Да, вот, прощелкал, – оправдываясь, ответил я.

– Иди ко мне, у меня одна койка свободна.

Я не заставил себя долго уговаривать.

Уже глубокой ночью меня разбудил стон командира. Он стонал так, будто страшная боль пронзает его тело или он видит

во сне что-то ужасное. Стон не прекращался несколько минут. Я начал ворочаться, надеясь, что Балобанова разбудит скрип моей кровати. Так оно и получилось, через какое-то время Борис Николаевич затих, и я быстро уснул.

Утром погода стояла изумительная, ни одного облачка, видимость без ограничений. Разведчик погоды, к всеобщему удовольствию, доложил, что такая погода стоит по всему району полетов. Заняв место в кабине самолета, я мысленно «пролетел» по предстоящему маршруту перехвата самолетной мишени Ла-17.

Первыми запускают двигатель мои командир эскадрильи Балобанов и командир звена Рюмин, они должны облетать спарку Су-9у. После них взлетает Юра Джамгаев, через пять минут после него ухожу я. С охотничьим азартом включаю форсаж на взлете, чувствую пинок в нижнюю часть спины и беру полностью ручку управления на себя. Десятки тысяч лошадиных сил, отпущенные на волю моей левой рукой, стремительно разгоняют Су по бетонке. Через мгновение нос самолета энергично задирается, и я отработанным движением фиксирую взлетный угол. В этот момент слышу голос Балобанова:

– Двести шестьдесят первый над точкой, высота шесть, помпаж двигателя!

Доклад был настолько спокойным, как будто речь шла о перегоревшей сигнальной лампочке. Несмотря на эту будничность, он подействовал на меня, как ушат холодной воды. Помпаж – одна из самых неприятных и опасных нештатных ситуаций, с какими может столкнуться экипаж в полете. Возникает он из-за проблем с газовоздушным трактом двигателя. Можно сравнить это с тем, как человек набил себе рот едой и пытается разом все проглотить. В лучшем случае он поперхнется, в худшем – подавится.

Каюсь, грешная мысль посетила меня:

– Хорошо, что я успел взлететь, теперь меня никто не остановит.

Я справедливо понимал, что при таком серьезном «особом» случае полеты должны приостановить.

Руководитель полетов, все тот же Прытков, не спешит реагировать на доклад пилота. Я услышал его голос только после того, как мой самолет оторвался от земли:

– Двести шестьдесят первый, доложите ваши действия!

И опять все как-то слишком буднично, словно у летчика спрашивают об остатке топлива с целью поставить его в зону ожидания.

– Двести шестьдесят первый, РУД на малом газе, обороты пятьдесят процентов, температура шестьсот градусов, давление

масла три единицы, высота пять с половиной тысяч, снижаюсь к третьему, рассчитываю на посадку без двигателя.

Я обратил внимание на слишком большую температуру на малом газе – это явный признак зависания оборотов и «тлеющего» помпажа. Стоит только дать РУД в сторону увеличения, как он «возгорится» с новой силой. Но по докладу летчика я понял, что экипаж предполагает самый худший вариант и строит заход в расчете на полный отказ двигателя. Как не странно, но руководитель полетов не ограничил полеты и не «зарулил» Серегу Павлишина на стоянку. Прытков ответил:

– Понял» – и переключил свое внимание на меня и на Павлишина, только что вырулившего на взлетную полосу. Про себя я подумал, что руководителю не мешало б хотя бы ограничить радиообмен, подсказать контрольные высоты на третьем и четвертом разворотах и нацелить экипаж 261-го на то, чтобы в случае дальнейшего развития аварийной ситуации быть готовыми покинуть самолет.

Взяв курс на полигон, я включил прицел в предвидении скорого воздушного боя. Самолет послушно набирал заданную высоту. Видимые из кабины самолета две боевые ракеты на левом и правом полукрыльях напоминали о серьезности происходящего. Но, не забывая о стрельбах, я все время думал о том, как дела у моих командиров. Руководитель же полетов был всецело поглощен решением «архиважной» задачи – управлением находящихся в его зоне наших двух экипажей. В эфире стояла, как мне казалось, зловещая тишина, изредка нарушаемая командами, обращенными ко мне и Павлишину. Я старался как можно лаконичнее говорить в эфире, предполагая, что в любую секунду он может быть востребован экипажем, терпящим бедствие. Прытков же и Павлишин «трындели» по поводу и без повода. Наконец-то РП вспомнил о Балобанове и Рюмине. Последовал глубокомысленный вопрос:

– Как матчасть? Ваше место?

– Матчасть в норме, обороты пятьдесят, температура шестьсот, высота две с половиной, на третьем, – спокойно отвечает комэска.

– Высота на случай отказа на пределе, – подумал я. И опять кроме ничего не значащего «Понял» от руководителя полетов ничего не последовало. На удалении тридцать километров от аэродрома, когда я мчался на всех парах к полигону, Прытков дает мне команду:

– Прекратить задание! Разрешаю выход к третьему, посадка с ходу!

Это означало, что Юра Джамгаев сбил «Лашку» (воздушная

мишень-самолет Ла-17), делать нам на полигоне нечего и, надо срочно возвращаться, так как сейчас меня пересадят на другой самолет, и я вновь полечу на стрельбу. Я порадовался за Юру, и немного за себя, потому как мне светил «лишний» полет, а этому я всегда был рад. Не долго думая, включил форсаж, выпустил тормоза и полупереворотом с перегрузкой более пяти единиц развернулся в направлении аэродрома. Выйдя на высоту девятьсот метров, уже через несколько секунд после команды несся к третьему на скорости почти тысяча двести километров в час. Самолет несся на всех парах, а вернее, на полном форсаже, нервно дрожа от выпущенных тормозов и бешеной скорости. Это конечно был запрещенный режим полета, но таким образом я убивал сразу двух зайцев: в минимальное время возвращался на аэродром и избавлялся от лишнего топлива. Самолет имел ограничения по посадочному весу, тем более что под крыльями у меня висели две ракеты. Топливный расходомер, напоминающий счетчик такси, неумолимо сматывал остаток топлива. Стрелка топливомера, неподвижная в обычном полете, сейчас плавно, но уверенно отклонялась влево. С таким темпом расхода форсаж придется отключать на четвертом развороте. Сам разворот начнется на скорости тысяча двести, а закончится на скорости пятьсот километров в час. Прекрасно, чем экстремальнее полет, тем больше в крови адреналина, тем увереннее чувствуешь себя летчиком-истребителем. В обычных полетах это не поощряется, но сегодня стрельбы, и пусть группа руководства «завидует» моему мастерству. Тем более я получил команду на посадку в минимальное время. Я уже мысленно построил модель полета, прикинув, где и когда буду отключать форсаж, убирать обороты, выпускать шасси и закрылки.

Получил команду прекратить задание и Сергей Павлишин. Он находился позади меня, а после разворота на аэродром оказался впереди. Вглядываясь в переднюю полусферу, я старался выискать самолеты Павлишина и Балобанова. Прошло около двух минут после последнего доклада Бориса Николаевича. Но Прытков за это время ни разу не поинтересовался обстановкой на борту.

Внезапно тишину эфира прорезал спокойный доклад Балобанова:

– Двести шестьдесят первый, высота девятьсот, помпаж, катапультируемся!

На меня это подействовало как гром среди ясного неба. Я моментально отключил форсаж и убрал тормоза, понимая, что после летного происшествия расшифруют все «черные» ящики, в том числе и мой, а там грубейшее нарушение правил полета.

Но тут же в голове появилась другая мысль: почему так долго молчит РП?.. Военные летчики-истребители, приученные делать все по команде, как правило, ждут санкцию даже на аварийное покидание самолета. Прытков упорно молчал. Команда «Катапультируйтесь!» так и вертелось у меня на языке, но опять же пресловутая наша система не позволяла при живом руководителе полетов самовольно влезать в эфир. Казалось, целая бесконечность прошла с момента доклада командира эскадрильи, и вдруг раздался крик, который исходил не из человеческой гортани, а из самой души, который драл и свою душу и души слышавших его:

– Двести шестьдесят первый, ката!..

Я перенес взгляд в район предполагаемого местонахождения экипажа.

В районе «Дальнего» привода буквально через считанные секунды я увидел поднимающийся вверх столб то ли дыма, то ли пара. А спустя мгновение дрожащим голосом Прытков затараторил, как испорченная пластинка:

– Двести шестьдесят первый, катапультируйтесь!

– Двести шестьдесят первый, катапультируйтесь!

– Двести шестьдесят первый, катапультируйтесь!

– Двести шестьдесят первый, катапультируйтесь!..

С надеждой на благополучный исход я выполнил два прохода над аэродромом. Над дальним приводом увидел, что перед дамбой, на которой он стоял, из воды торчит хвост самолета, а оттуда поднимается столб пара. Ни парашютов, ни летчиков, ни спасателей с высоты шестьсот метров обнаружить было невозможно. Приземлившись и зарулив на стоянку в полном неведении, я крикнул встречающему меня технику:

– Живы?!

Но на земле тоже никто еще ничего не знал. Несколько минут поступала противоречивая, но оптимистическая информация. По одной – летчики живы и здоровы, по другой – получили незначительные травмы, по третьей – имеют многочисленные травмы, но живы и отправлены в госпиталь… Но уже через полчаса стало ясно: оба погибли. Они успели катапультироваться, но не хватило высоты для раскрытия парашютов…

В тот же вечер большая часть летного состава напилась вдрызг. Балобанов не дожил четыре дня до своего тридцатилетия, Рюмину было двадцать шесть. Всегда подвижных, заражающих своей энергией, их невозможно было даже представить мертвыми.

…Два деревянных гроба, уложенные в цинковые ящики, стояли в армейском клубе с открытыми крышками. Олег Рюмин, у которого почти сошел чехол парашюта, выглядел довольно

сносно. Челюсть Бориса Балобанова была обезображена выпирающей голой костью. Безутешный рев внезапно постаревших молодых вдов не прекращался ни на минуту, им тихо подвывали жены пилотов. Летчики стояли с мрачными хмурыми лицами, кое у кого катились по щекам слезы. Под звуки похоронного марша отнесли мы наших друзей и командиров к военно-транспортному самолету. Прогремел троекратный салют, и чрево самолета поглотило печально известный в народе «груз двести». После взлета самолет прошел над нами на высоте ста метров, прощально качнул крыльями и унес двух пилотов в их последний полет.

Поминки были в ресторане аэропорта «Полет». Пили много и молча.

Олег Рюмин при жизни часто рассказывал про своих закадычных друзей-однокашников Колю Крылова и Валеру Туниева. Они прилетели на проводы и не скрывали своего горя. Крылов служил в Ростове-на-Дону командиром звена, а старший лейтенант Туниев был уже командиром эскадрильи где-то в центре России. Оба, с красными от слез глазами, обнявшись, сидели за столом, вспоминая курсантские годы и своего навеки ушедшего друга.

И сколько-таки платят израильским летчикам?

На следующий день с жуткой головной болью, мечтая о глотке пива, я угрюмо слонялся по штабу, привыкая жить без своих командиров. Вдруг по коридорам пронесся шум, прозвучала команда всем собраться в классе первой эскадрильи. По шушуканью «стариков» и упоминанию Штилермана, Прыткова, Балобанова, Рюмина я предположил, что речь пойдет о недавней катастрофе. В класс влетел командир полка Миронов со зверским выражением лица и с ходу, не обращаясь ни к кому конкретно, закричал:

– Где этот е… ый Штилерман?!

Вскочил исполняющий обязанности командира второй эскадрильи капитан Ермуханов:

– Товарищ командир, он был в штабе.

– Немедленно найти и в класс! – выпалил командир и так же внезапно исчез, как и появился.

Прошло минут пять, и в класс вошел начальник боевой подготовки авиации ПВО генерал-майор Полтавцев в сопровождении того же Миронова. Моложавый холеный генерал, поздоровавшись с нами, принес соболезнования по случаю недавней утраты. Посмотрев поверх очков

на собравшихся, он назвал фамилию Штилермана и попросил его подняться. Того по-прежнему не было, и генерал сурово посмотрел на командира полка. Едва Миронов начал оправдываться, как появился Миша Штилерман. Красный, хоть сигарету прикуривай, он, растерянно моргая, смотрел на генерала. Генерал немедленно приступил к разбирательству:

– Товарищ капитан, вы вчера звонили Главнокомандующему войск ПВО, по поводу летного происшествия?

– Так точно, – моментально вспотев, отвечает летчик.

– Почему вы считаете, что необъективно разобрались в его причинах?– холодно продолжает свой допрос прибывший начальник.

Штилерман, с трудом припоминая подробности вчерашнего дня, напряженно думал, как лучше ответить генералу. Наконец пришел к выводу, что если уж настал час расплаты, то говорить лучше одну только правду. Собственно, он всегда предпочитал поступать именно так. Вот и сейчас, обреченно, как перед расстрелом, пользуясь последним словом, он посмотрел на сидящих в классе летчиков и твердо произнес:

– Виновато руководство полка, спланировавшее облет спарки во время стрельб. А основной виновник – заместитель командира полка майор Прытков, который не оказал никакой помощи экипажу.

– И часто вы позволяете себе оценивать действия вышестоящих начальников? А вот расскажите-ка мне для начала действия летчика при помпаже двигателя!

Штилерман, несмотря на высокий чин проверяющего, тупую головную боль после вчерашних поминок и присутствие сорока летчиков полка, довольно уверенно и правильно начал рассказывать. Генерал, недовольно поморщил лоб.

– Майор Прытков, ответьте на тот же вопрос Вы.

Майор, заикаясь, начал нести какую-то ахинею. Я, и не только я один, был поражен его некомпетентностью. Другой бы на его месте после такого тяжелого происшествия, осознавая даже косвенную вину, за три дня выучил бы все, что касалось этого несчастного случая, так, чтобы от зубов отскакивало.

Генерал прервал незадачливого майора и, не давая ему сесть, с негодованием произнес:

– десять лет назад я командовал авиационным полком на вооружении которого были самолеты Су-9. И он стал рассказывать действия при этом особом случае.

Я сидел на заднем ряду, предусмотрительно захваченная Инструкция летчику лежала у меня на коленях, и я сверял то, что

он говорил, с написанным. Удивительно, но Полтавцев слово в слово рассказал страницу, напечатанную мелким шрифтом. В конце он добавил, что летал на Су-9 десять лет назад и специально к сегодняшней встрече не готовился. Я был поражен феноменальной памятью генерала. Даже если он и вызубрил страницу текста, в чем я очень сомневаюсь, то и тогда ему честь и хвала. С этого момента я стал смотреть на него другими глазами. Я понял, что это незаурядная личность. Привлекало к нему и то, что говорил он на совершенно правильном литературном языке, ни разу не употребил матерных слов и ни разу не повысил голос. Но от его холодных правильных фраз пробегал мороз по коже. Закончив рассказывать про помпаж, генерал сказал Прыткову:

– Садитесь, по Вам будет принято решение. А вы, товарищ Штилерман, откуда знаете, сколько платят израильским летчикам? – И, не давая ему опомниться, заключил:

– Вы свободны, по вам решение тоже будет принято!

Пунцовый Миша, опустив голову, вышел из класса. Всем было понятно, что полк лишился еще одного летчика.

Окинув взглядом присутствующих, Полтавцев сказал, что в причинах происшедшего разберутся, а сейчас надо думать о живых, о возобновлении полетов, и, не прощаясь, вышел.

Вздох облегчения прошелестел по рядам. Несколько минут летчики сидели молча, не зная, дозволено или нет покидать аудиторию. Потом кто-то из «стариков» молча, направился к двери. За ним потянулись остальные.

В курилке, кто-то рассказал, что после поминок Штилерман зашел к телефонисткам и каким-то образом дозвонился до Главнокомандующего ПВО. Уж как его соединили с Главкомом, одному Богу известно. Тем более в то время все соединения производились телефонистками. Непросто убедить соединить не только с Главкомом, но и с его приемной, тем более заплетающимся языком. По всей видимости, Миша, на свою голову, нашел убедительные слова и доводы.

Нас же, молодежь, мучил вопрос: почему Полтавцев сказал про израильских пилотов? И через какое-то время мы узнали, в чем дело. Оказывается, зимой внезапное исчезновение Миши Штилермана из Джебела не было беспричинным. В один из вечеров, когда «старики» коротали вечер за «рюмкой чая», Миша, изрядно взяв «за воротник», имел неосторожность высказать крамольную мысль, что израильским летчикам за ту же работу, которую выполняем мы, платят гораздо больше. Патриотично настроенные собутыльники Олег Филиппович Гришин и Вася Чекуров, оскорбленные в своих чувствах, затеяли

по сему поводу спор, который вскоре перешел в драку. К слову сказать, что Олег Филиппович, что Вася, с моей точки зрения, гораздо скорее могли бы продать мать родную, не говоря о Родине, чем Миша. Дело дошло до начальника лагерного сбора подполковника Сореля, который за годы службы изучил всю нашу прогнившую систему доносительства. Сочтя лучшим поставить командира полка в известность, чем дожидаться, когда компетентные органы сделают свои выводы, он доложил ему о происшедшем инциденте. Командир тоже доложил куда надо, и за смутьяном прислали самолет. Возможно, о происшедшем мы бы никогда и не узнали. Возможно, с Мишей была проведена профилактическая работа, но от полетов его никто не отстранял. Однако последняя его пьяная выходка испортила все и заставила начальников и чекистов вспомнить дела минувшей зимы. Всем было ясно, что Мишины дни как летчика сочтены.

Через несколько дней Штилерман убыл в Москву проходить внеочередную ВЛК и – вот неожиданность! – довольно быстро вернулся с допуском к полетам без ограничений. Надо сказать, что в ЦНИАГе – центральном научно-исследовательском авиационном госпитале – врачей-евреев было не меньше, чем в любом госпитале Израиля. Командир полка, повертев в руках медицинскую книжку летчика, сказал, что врачи неправильно его проверяли. Через пару дней Штилерману вручили громадный светло-коричневого цвета конверт, опечатанный пятью сургучными печатями, и отправили проходить комиссию повторно. Зайдя к нам в учебный класс, он растерянно показывал нам этот зловеще опечатанный пакет, как бы спрашивая, а что там в нем. Но всем и так было понятно, что ничего хорошего в конверте нет. На сей раз, Миша вернулся еще быстрее, чем в первый раз, но совершенно с другим выводом. Не помогли ему и друзья. В медицинской книжке кратко и жестко было написано: «По состоянию здоровья не годен к службе в Вооруженных силах СССР в мирное время, ограниченно годен в военное время». Так была поставлена жирная точка в военной биографии военного летчика, перечеркнувшая всю его дальнейшую жизнь.

Жернова государственной машины прокрутили попавшего в них офицера и выплюнули. Я часто вспоминаю этого нетипичного еврея, который посмел, хотя бы по пьянке, бросить вызов системе. Ни я, ни сотни моих знакомых и в мыслях не могли посягнуть на устои нашего государственного строя. Не потому, что были трусливы и всего боялись, а потому, что понимали всю бессмысленность протестов и возмущений. Наиболее «расчетливые» и «пронырливые» из нас еще курсантами вступали в ряды «горячо любимой» партии, справедливо полагая,

что так гораздо легче пробить себе дорогу в жизни. Немного стыдливые и совестливые, тянули до последнего, до того, когда уже на кону стояла дальнейшая карьера. К таким, без ложной скромности, отношу я и себя, так как стал коммунистом в возрасте двадцати семи лет. Я был единственным комсомольцем – военным летчиком первого класса, к тому же летающим на самолете МиГ-25. Была, конечно, и малочисленная третья категория – беспартийных пилотов. В открытую они не высказывали свои взгляды, да и по жизни были, как правило, пассивными, довольствуясь малым. Какими убеждениями они руководствовались, предположить трудно. Все они заканчивали службу в звании не выше майора. Возможно, они и были настоящими русскими офицерами, верно служа Родине, и не давая себя «запятнать» причастностью к партии, в идеалы которой никто не верил. Я уверен, что в те времена абсолютное большинство становились коммунистами, в первую очередь, преследуя корыстные и крамольные для коммунистов цели – жить лучше. Других мотивов просто-напросто не было.

После катастрофы я на долгое время приобрел чувство вины в гибели своих незабвенных товарищей-командиров. Ведь дай я команду:

– Катапультируйтесь! – оба они были бы живы.

Но что случилось, то случилось, и невозможно отмотать назад время и исправить непоправимое.

Для себя я сделал однозначный вывод никогда не молчать в подобных ситуациях.

Шестого сентября, у нас была спланирована первая летная смена после катастрофы. Мы, как обычно, собрались у площадки перед автобусом, на котором ездили на аэродром. Володя Прытков, которого почему-то не отстранили от должности, коммунист с пятнадцатилетним стажем, озираясь, чтобы не слышали посторонние уши, сказал:

– Наверняка сегодня полетов не будет. Есть информация, что на Дальнем Востоке в Японию улетел летчик на МиГе-двадцать пятом. – И, немного помедлив, добавил:

– «Голос Америки» передал.

Я про себя подумал:

– Как же так? Заместитель командира полка слушает «Голос Америки» да еще и не боится об этом говорить. Мишу Штилермана выгнали за правду, а Прытков, по сути дела «убивший» двух летчиков, слушающий по ночам «вражьи» голоса, продолжает летать.

Конечно, сказал он это не от большого ума.

Несмотря на то, что впоследствии информация об угоне

самолета подтвердилась, полеты нам не запретили.

Спустя некоторое время мы благополучно отстрелялись на полигоне. На этот раз Лашку нам не дали, так как в этом не было смысла: полк по итогам года из-за катастрофы выше двойки не получит. Стреляли по обычным парашютным мишеням.

«Пуск разрешен!»

Мишень я увидел километров за шестьдесят, как только у нее открылся парашют. Обнаружить ее было проще простого: яркий огненный шар и бледный зигзагообразный дымный след не заметить было невозможно. К тому же ее было хорошо видно на экране бортового радиолокатора.

«Захватив» и опознав цель, я доложил, что готов к работе. С земли получил разрешение на пуск. Спокойно включил подготовку ракет и накал на их головки, дождался, когда пройдет команда «Пуск разрешен!» – и нажал спусковой крючок гашетки на ручке управления самолетом. Яркий ослепительный факел вырвался из-под крыла и с шумом ушел в сторону висящего вдалеке огненного шарика. Сопровождая взглядом уносящуюся ракету, я продолжал лететь тем же курсом до тех пор, пока не увидел растущий в размерах парашют. Поняв, что слишком увлекся, создал крен около девяноста градусов и стал энергично отворачивать от своей мишени. Взрыватель ракеты был установлен на «невзрыв», и она пронеслась мимо мишени, как болванка, не причинив ей никакого вреда. Теперь мишень неумолимо неслась на меня со скоростью моего самолета – тысячу километров в час. Я успел вспомнить, что нас предупреждали не сопровождать взглядом пущенную ракету и что два года назад в подобной ситуации на этом же полигоне погиб немецкий летчик. Не успев как следует испугаться, я отчетливо увидел висящую на длинных стропах мишень чуть левее моего самолета. По тому, что ничего не случилось, понял, что «пуля просвистела мимо». Доложив «Пуск одной!», я выключил прицел и все, что связано с вооружением.

Следом за мной летел Павлишин, через какой-то промежуток времени я услышал его не слишком довольный голос:

– Пуск двух ракет!

Легкое недовольство в голосе объяснялось просто: пуск двух ракет был небольшой, но все же ошибкой летчика. Спустя несколько секунд голос Сергея повеселел:

– Уточняю, пуск одной!

Не успел я порадоваться за однокашника, как тот же голос стал обреченным и упавшим:

– Ракеты не сошли.

Уже на земле Сергей рассказал: он был настолько возбужден, что когда нажал гашетку пуска, ему отчетливо показалось, будто сошли обе ракеты. И самолет тряхнуло, и шум сходящих ракет он словно бы услышал. Поэтому и был полностью уверен, что сошли обе ракеты, и, немного досадуя, доложил о пуске двух. Через какой-то промежуток времени, глянув на свое левое крыло, он увидел мирно висящую ракету, обрадовался, что она не ушла, и поспешил доложить об этом. Но когда он увидел и на правом крыле ракету, тут уж внутри у него все оборвалось.

Долго в полку над ним подтрунивали по этому поводу.

С кислородом шутки плохи

В один из летных дней мы едва не потеряли Славика Колпакова.

Вместе с Ермухановым они выполняли полет на, так называемый «подыгрыш», для ЗРВ (зенитно-ракетных войск). По-простому, имитировали с разных направлений «налет» на прикрываемый ЗРВ объект. У Ермухана высота должна быть пятнадцать тысяч метров, у Колпачка шестнадцать. Благо, что они были на одном канале радиосвязи, что и спасло жизнь Славику. Обычно в таких случаях, когда два самолета несутся на встречу друг другу, и сходятся в одной точке, важно чтобы у них в момент расхождения была безопасная разница в высотах. Ермухан, при подготовке к полету, обязал Колпакова докладывать высоту через каждые тысячу метров. И вот они на заданном рубеже включают форсаж, разгоняются, и начинают набирать высоту. Колпачек, как и положено докладывает:

– Десять.

– Одиннадцать.

– Двенадцать.

– Тринадцать.

Потом связь с ним прерывается. Коля Ермуханов настойчиво его запрашивает, но он не отвечает

И вот через какой-то промежуток времени, в эфире раздается голос Колпачка:

– Форсаж включил, высота четыре.

– Пять.

– Шесть.

Ермухан, понимая, что что-то не так, дает ему команду:

– Задание прекратить, возвращаться на аэродром посадки.

Но до Славика почему-то команда не доходит, и он по прежднему докладывает:

– Семь.

– Восемь.

– Девять.

– Десять.

– Одиннадцать.

– Двенадцать.

И опять на какое-то время «пропадает из эфира.

Ермухан, не переставая, дает команды на прекращение задание.

По прошествии нескольких минут в наушниках вновь раздается голос Колпачка:

– Высота две с половиной, форсаж включил, в наборе.

– Три.

– Четыре.

– Пять…

Ермуханов безуспешно пытается докричаться до летчика.

Наконец он переходит на не формальный язык радиообмена, без позывного Колпакова:

– Слава, ты меня слышишь?

– Да, слышу!

– Высота?

– Шесть, в наборе.

– Отключи форсаж, и снижайся до высоты четыре тысячи.

– Понял, отключил, на снижении.

– Остаток?

– Полторы тысячи.

– Установи приборную скорость шестьсот километров, высоту четыре тысячи, следуй на аэродром посадки.

– Понял, выполняю.

Колпачок благополучно возвратился «домой», где его ждали, врачи, командиры, и целая группа технарей, что бы разобраться по горячим следам.

Но все стало понятно, когда заместитель командира полка по инженерно авиационной службе заглянул в кабину самолета. Он спросил у еще пристегнутого привязными ремнями летчика:

– Что случилось?

– Да, сам не пойму?

Подполковник посмотрел на шланг гермошлема, который валялся между ног незадачливого летчика.

– А шланг ГШ, почему не пристегнут?

– Как не пристегнут, – искренне удивился лейтенант.

С летчиком стало все понятно, но при нормальной работе самолетного оборудования, он не должен был потерять сознание, так как «высота в кабине» за счет наддува поддерживается

не выше семи километров. Когда начали разбираться с техникой выяснилось, что сломалась «чашечка» предохранительного клапана, который «стравливает» излишек давления при наддуве. Таким образом, в кабине самолета фактически образовалась «дырка», связывающая ее с закабинным пространством, то есть произошла разгерметизация. Более того, за счет такого физического явления, как инжекция, воздух из кабины «высасывался», соответственно и давление в кабине было меньше, чем за бортом.

Славик, если бы он все делал, как положено, при полетах в стратосферу, должен был обнаружить разгерметизацию. Но мало того, что он шланг забыл подсоединить, он и «высоту в кабине» не контролировал. От списания его спасло то, что сознание он потерял ввиду физиологических особенностей нашего здорового человеческого организма. Не родились еще люди способные без чистого кислорода нормально жить на высоте четырнадцать километров. Сами врачи удивлялись, как это он на такую высоту умудрился забраться.

После возвращения из госпиталя, «счастливый», что прошел ВЛК, Колпачок мне рассказывал:

– Набираю высоту, все нормально, как положено, докладываю через каждые тысячу метров высоту. На высоте тринадцать километров мне стало так весело и приятно, как будто я стакан водки «накатил». Одним, словом, «прибалдел». Потом вдруг все посерело, и стало черным как у негра в заднице. Я даже испугаться не успел. Очухался на высоте три с половиной километра, смотрю, мой «Сухарь» «весит» на форсажах, с углами порядка тридцати градусов на скорости триста пятьдесят километров, покачиваясь с крыла на крыло. Ну, я ручку немного отдал, разогнал скорость и опять «попер» вверх с докладами.

– А Ермухана слышал?

– Да, ты понимаешь, состояние было какое-то балдежное, как будто это со мной и не со мной, слышу вроде кого-то запрашивают, а меня или не меня понять не могу.

– А что, не сообразил, как оказался с высоты почти четырнадцать километров, на высоте три с половиной?

– Нет, я ж говорю, прибалдел. Потом помню, что была высота двенадцать, и опять все тоже самое, сначала все посерело, потом потемнело, и я оказался на высоте две с половиной тысячи. И опять самолет «качается» на углах и на форсаже. Я как автомат разгоняюсь, и перевожу в набор. Потом слышу голос Ермухана, который меня называет по имени, и понимаю, что это он обращается ко мне. Посмотрел на высоту, высота уже почти семь тысяч, отключил форсаж и занял, как Ермухан приказал четыре

тысячи. Ну, а что было дальше ты знаешь.

– Да, в рубашке ты родился, два раза падать из стратосферы и остаться живым! Везет дуракам и пьяницам, – подвел я итог нашей беседы

Колпачку просто невероятно повезло. Су-11 был с треугольным крылом, и угол сваливания у него был тридцать шесть градусов, в отличие от «собратьев» с треугольными и прямыми крыльями, которые сваливались на углах атаки не больше двадцати градусов. К тому же самолет был хорошо сбалансирован, и при «взятой» полностью ручке управления на себя он потерял скорость, и на маленькой скорости, на «закритических» углах атаки «парашютировал» в неуправляемом полете. Стоило бы ему хоть раз завалиться на крыло, самолет бы моментально на снижении, на форсажах разогнался до запредельной скорости, и все бы закончилось столкновением с землей.

После успешных боевых стрельб остался последний рубеж для сдачи на квалификацию военного летчика второго класса – набрать посадки при минимуме погоды.

Наступила осень, вместе с ней пришла и пасмурная погода. Без особого труда я начал летать днем при минимуме погоды. В октябре, выбрав необходимые нормы налета, первым из нашего выпуска сдал на квалификацию военного летчика второго класса. Следом за мной этот экзамен успешно выдержал и Сергей Павлишин.

Поощрили нас с Сергеем, как наиболее подготовленных летчиков, очень своеобразно, но и характерно для того времени: предложили продолжить службу в Азербайджане. Отказываться от таких «привлекательных» предложений было не принято. Славик Колпаков и Валера Криницын, которые не успели сдать на второй класс, но летали по уровню второго класса, загремели на тот же МиГ-25п в Ростов-на-Дону. Остальные шесть менее успешных летчиков остались за бортом освоения новой техники в как бы опостылевшей Астрахани. Оказывается, чтобы попасть в «дыру», надо хорошо летать и быть высококлассным летчиком. А чтобы служить вблизи больших мегаполисов, достаточно летать посредственно, и иметь низкую квалификацию.

Уже после сдачи на второй класс, произошел случай, за который мне стыдно до сих пор. На очередной пьянке, мы вышли перекурить с одноклассником Ваней Шлапаковым. Несмотря на тугодумство Ивана, я к нему относился с уважением, и считал почти, что своим другом. Каково мне было услышать, что вся моя заслуга в успешной сдаче на второй класс – это умение очень хорошо лизать задницу начальству. Наверное,

Шлапачек искренне переживал мое превосходство в прохождении программы. Я естественно схватил его за грудки и потребовал объяснений. Ваня, подогретый спиртным, стал меня оскорблять. Дуэли были запрещены, но вызвать на драку для защиты своей чести не возбранялось. И мы пошли драться. Я никогда не увлекался боксом, да и дрался весьма редко. И вот когда Иван стал наносить мне удар, я, повинуясь каким-то инстинктам уклонился от него, а затем, помогая себе корпусом вкладывая в кулак всю энергию, нанес ответный удар в челюсть. Иван упал, как подкошенный. Результат был печальным, двухсторонний перелом челюсти.

Командир полка об этом происшествии, конечно, узнал и вызвал меня «на ковер».

На все его вопросы о причинах инцидента я не отвечал, понуро опустив голову, смирившись с самой печальной для меня участью.

В конце беседы командир сказал:

– Повезло Вам, лейтенант! Приказ о Вашем переводе подписан Командующим Бакинского округа ПВО. Надеюсь, Вы сделаете для себя серьезные выводы! Свободны!

– Есть! – я щелкнул каблуками и вышел из кабинета. Я не знал радоваться мне или печалиться. Уж слишком серьезным был мой проступок, и в дальнейшем чувство вины перед Иваном, так и не прошло.

На такой грустной ноте закончилась служба в моем первом боевом полку.

Есть первый класс!

Коварная Саваслейка

С началом 1977 года мы, удостоенные чести осваивать новую технику, переучивались в центре подготовки летного состава войск ПВО в легендарной Саваслейке. После предательства Виктора Беленко, летчика-перебежчика, угнавшего за границу боевой самолет, в центре царил настоящий «драконовский» режим.

Оказывается, Беленко целенаправленно готовил свой перелет и помимо самолета увез с собой массу закрытых сведений о состоянии Советских Вооруженных Сил, системе ПВО и авиации. Несмотря на всю засекреченность нашей жизни и деятельности, благодаря нашему российскому разгильдяйству, ему удалось скопировать массу документов особой важности. Допуска к этим документам он не должен был иметь по своей должности. Будущий перебежчик сам напросился быть в группе секретчиком, от чего обычно отказывался любой нормальный пилот. В его обязанности входило получение на всю группу секретной учебной литературы, в том числе и рабочих тетрадей. Два огромных чемодана, набитых секретной литературой, приходилось ему ежедневно получать и таскать по аудиториям учебного центра, а потом до двадцати трех вечера ждать окончания самостоятельной подготовки. Но то, что для других было в тягость, для него было в радость. Как правило, никого он не ждал на самоподготовке, а обычно оставался один. Это давало ему возможность без особого риска копировать секретные документы. К тому же, зная психологию женщин, их слабость перед лестью, ласковым словом и мелкими подарками, он сумел стать любимчиком работниц секретных библиотек. Без особого труда получал документы, не относящиеся к переучиванию на самолет МиГ-25п. Если верить неофициальной информации, которой я располагаю, Беленко пользовался документами, допуск к которым распространялся только на командиров дивизий, корпусов и командующих армий. Таким образом, в его руках оказалась информация по всей системе ПВО Советского Союза и масса других ценных сведений.

И вот нашей группе «посчастливилось» переучивалась в то время, когда в Сасвастлейке царила настоящая шпиономания. Нас очень жестко проинструктировали и серьезно предупредили, что нарушение режима секретности будет караться нещадно. Отныне

нам было категорически запрещено пользоваться шпаргалками и вести записи в блокнотах. В нашей группе переучивались летчики Днепропетровского полка во главе с их командиром. Большинство были выходцами из УАЦ (учебных авиационных центров) ДОСААФ, так называемые «хунвейбины», и имели смутное понятие об аэродинамике, теории реактивных двигателей, радиоэлектронике и других науках. Для них шпаргалки были единственным спасением.

Перед сдачей экзамена по радиолокационному оборудованию в наш класс пришел преподаватель этого предмета капитан Харитонов. Бегло осмотрев столы и окна, он минут через десять вернулся с начальником цикла – применительно к учебному заведению это начальник кафедры. С порога он запричитал, что в нашей группе ЧП. Постоянно повторяя одно и то же, он показывал на средний стол, который примыкал к огромному окну. Наконец мы поняли, что речь идет об элементарной шпаргалке, которую кто-то сделал прямо из стола и подоконника: они были испещрены формулами. Начальник цикла потребовал от автора этого безобразия чистосердечно признаться в содеянном. Никто сознаваться не хотел. Тогда полковник пригрозил пригласить начальника особого отдела. Командир полка пристально посмотрел каждому из нас в глаза и предложил сдаться добровольно. После небольшой паузы с понурой головой поднялся капитан Осипов – оказалось, что это его рук дело. Капитана пристыдили и вооружили ластиком. Пока он старательно тер стол и подоконник, командир полка строго ему выговаривал, на что Осипов чуть не со слезами на глазах отвечал, что ему эти науки не осилить никогда, и вообще они летчику не нужны, для пилота главное – хорошо держать в руках ручку управления самолетом.

Отчасти он был прав. К летному составу предъявлялись действительно завышенные требования в знании техники, аэродинамики и документов, регламентирующих летную работу. Мне вспоминается случай, когда на приеме зачетов по авиационному оборудованию главный инженер по АО полковник Сапрыкин предложил моему командиру звена Вите Герасимову назвать оцифровку и цену деления высотомера. Герасим путался, что-то придумывал, в общем, ответ был неправильным. Полковник спросил, сколько лет он летает на Су-11, и когда узнал, что пятый год, начал его стыдить за незнание таких важных параметров высотомера. Витя, никогда не страдавший излишней скромностью, схватил полковника за руку, прикрыв циферблат часов, и пока ошарашенный полковник не успел прийти в себя, спросил:

– Какие у вас часы?

– «Победа», – неуверенно ответил тот.

– А сколько лет вы их носите?

– Лет двадцать, не меньше, – гордо сказал полковник.

– Тогда скажите их оцифровку и цену деления, – потребовал зарвавшийся летчик.

И полковник не смог ответить. Матюгнув Гераську, он между тем поставил ему зачет и, возможно, впервые за многие годы подумал, правильно ли экзаменует летный состав.

Большинство узких специалистов требовали от нас досконального знания их дисциплин. Например, изучая устройство двигателя, мы должны были знать, как работает основная и дублирующая топливная автоматика, со всеми многочисленными площадями сечений, нагрузками на жиклеры, управляющими давлениями и так далее. То же самое – про воздушные и гидравлические системы. Я уверен, что из миллионов российских автолюбителей только единицы разбираются в устройстве карбюратора или гидроусилителя, но это не мешает им профессионально носиться по нашим разбитым дорогам.

В Саваслейке зачеты принимались весьма жестко. Должности у преподавателей были подполковничьи, а у начальников циклов – полковничьи. Все они были выходцами из инженерно-технического состава, для которого заработать столь высокое звание было весьма проблематично, поэтому всячески держались за свои места и не считали зазорным «заработать висты» на летчике. Случалось, летчик был не в состоянии сдать зачеты и в дальнейшем ехал переучиваться повторно или списывался как профессионально непригодный.

С моей точки зрения, такие требования на профессионализм летчика не сильно влияли, но были своеобразным тестом на IQ, про который в ту пору никто и не знал. Правда, сам я трижды за свою жизнь переучивался в этом центре и всегда имел только отличные оценки. Вреда от этого, точно, не было никакого.

«Рожденный ползать…»

Когда мы еще занимались в Саваслейке, из Астрахани пришла трагическая весть: в тренировочном полете погиб выпускник 1976 года лейтенант Валерий Шерстнев. Я его хорошо запомнил среди тех десяти, которых прислали в наш полк.

В летной книжке каждого выпускника есть краткая летная характеристика. Она доступна любому проверяющему, поэтому обычно пишется в позитивных тонах, а на недостатки делаются

только намеки типа: «перерывы в полетах до десяти дней на качестве полетов сказываются незначительно»; «сложные виды летной подготовки не всегда усваивает быстро»; «в полетах иногда скован» и так далее. На Шерстнева же был написан один негатив: «вывозную программу усваивал с большими затруднениями»; «перерывы в полетах отрицательно влияют на качество техники пилотирования»; «в полетах всегда скован и напряжен»; «требует повышенного и индивидуального контроля в летной подготовке». Цитаты из его книжки ходили по штабу полка и передавались из уст в уста. Но в полку есть неписаное правило: все, что было до того, надо забыть, жизнь начинается сначала. Для среднего летчика это оправдано, но слабому никак не подходит. И, конечно, в таких случаях надо прислушиваться к оценкам и выводам инструктора.

Был еще один момент, который мне запомнился. Поселили молодежь в нашей холостяцкой квартире. Шерстнев решил помыться в ванной. Централизованного горячего водоснабжения в ту пору не было, мы использовали газовую колонку. Зная, что многие впервые видят этот агрегат, я сам объяснил лейтенантам, как его включать и выключать.

Каково же было мое удивление, когда в первый же день колонку сожгли, и сделал это никто иной, как Валера Шерстнев. Пухленький лейтенант с румянцем во всю щеку не оправдывался, он просто потупил взор на свои ботинки и молчал. Пожурив несобранного офицера, я велел ему починить колонку. Сам я в это время жил в квартире своего друга Шуры Швырева, который был в очередном отпуске. Спустя несколько дней Шерстнев стал канючить, нельзя ли ему помыться у Швырева. Решив, что дважды об один и тот же камень не спотыкаются, я сжалился над розовощеким лейтенантом, и – после инструктажа и практической проверки его навыков! – разрешил воспользоваться чужой колонкой. Через час – все тот же потупленный взор, и все то же стыдливое молчание. На этот раз я в сердцах высказал все, что о нем думал, а если коротко, если бестолковый – то это надолго. Пришлось самому искать мастера и за бутылку чинить колонку Шуре.

И вот узнаю, что парень погиб.

Обстоятельства гибели были просты до банальности. Молодые летчики переучивались все в том же Джебеле, где когда-то бороздили просторы Воздушного океана и мы. Шерстнев успешно вылетел самостоятельно, и пришло время выполнять тренировочный полет по схеме «пробития» облаков при заходе на посадку с прямой. Это упражнение выполняется в простых метеоусловиях, чтобы летчик отработал навык построения

маршрута полета при заходе на посадку по приборам. Полет выполнялся с началом летной смены. Так как с разлета все самолеты были с полной заправкой, то лейтенанту необходимо было за пятнадцать минут полета избавиться от лишнего топлива. Для этого после взлета вместо отключения форсажа надо было выпустить тормозные щитки и продолжать полет на форсаже до выхода на дальний привод на высоте шесть тысяч метров. Над приводом отключался форсаж, убирались тормоза, и дальнейший полет выполнялся в обычном режиме. Конечно, это не было определено никакой инструкцией и никаким другим официальным документом. Обычно командир или выпускающий инструктор проводил инструктаж, где, когда и что делать. Все летчики так летали и ничего особенного в этом не видели. Саня Жиляев, проинструктировав пилота, отправил его в полет. Вот только позабыли командиры строки из летной характеристики Шерстнева. И не Сане Жиляеву «сжег» он колонки.

Как и положено, выпустив тормоза и не отключая форсаж, лейтенант продолжил полет. Но над дальним приводом, вопреки инструктажу, он не отключил форсаж и не убрал тормоза. Куда он смотрел и о чем думал, никто и никогда уже не узнает. В реальном полете самолет с выпущенными тормозами постоянно трясется, и надо «умудриться» не обратить на это внимание. Невозможно не взглянуть ни разу на топливомер и расходомер. Трудно не заметить красную лампочку, загоревшуюся на табло аварийных сигналов «остаток 1100 кг». А вот не обратил же, не заметил, не взглянул… Видимо, все эти особенности летчика и имел в виду принципиальный инструктор, когда писал летную характеристику.

На посадочном курсе на высоте две тысячи метров остановился двигатель. Но и здесь до бедняги, видно, не дошло, что Су-11 без двигателя летает, как оседланная палка. Так он и падал до столкновения с землей. Подстилающая поверхность в месте падения была относительно ровной, самолет получил незначительные повреждения. Летчик ударился головой о приборную доску и погиб.

У комиссии, проводившей расследование происшествия, сложилось мнение, что летчик пытался посадить самолет и, возможно, чувствуя свою вину, не решался на катапультирование до последнего. Мое же мнение: пилоту с такой характеристикой вообще нельзя было летать, нельзя было оставлять его в летчиках. Рано или поздно его все равно бы «подловила» «старуха с косой». Убрать лейтенанта с летной работы для командира полка не представляло большого труда. Так что косвенно в гибели пилота виноват все-таки он. Конечно, не каждый командир

решится ломать судьбу молодого офицера, но это все-таки лучше, чем лишить его жизни. Гораздо легче быть добрым дядей, чем строгим, принципиальным и, по мнению подчиненных, бездушным. Позднее, будучи командиром эскадрильи и командиром полка, я отстранил от летной работы немало летчиков. Они живы, здоровы и наверняка затаили на меня обиду до конца дней своих. Возможно, я где-то и перестраховался, но на моей совести нет ни одной безвременно загубленной души.

82-й истребительный встретил меня потерей

82-й истребительный авиационный полк – новое место моей службы – базировался в поселке Насосный, Азербайджанской ССР. Название происходило от насосной станции, которую построили здесь англичане в начале прошлого века. Самое удивительное было то, что водопровод, проложенный ими на глубине шесть метров, исправно работал и никогда не ломался.

Полк наш отличался от других высокой аварийностью. До того как перевооружиться на МиГ-25п, он эксплуатировал самолеты Як-28п – двухместный самолет с расположением экипажа друг за другом, по схеме «тандем». Несмотря на большое количество выпущенных самолетов, официально Як-28п на вооружение так и не был принят. Самолет в просторечье назывался «аэродинамическое уёб… ще», что в полной мере соответствовало истине. Шасси велосипедного типа, двигатели в гондолах подвешивались под крыльями. Стабилизатор был не цельноповоротным и имел различные установочные углы поворота. Все это вызывало массу ограничений и требовало от летчика незаурядных способностей при пилотировании. Ежегодно в Насосной происходила как минимум одна катастрофа, стоившая жизни двум членам экипажа.

Из летного состава, летавшего на Яках, только семь человек были допущены к переучиванию. Что бы укомплектовать полк, летный состав собрали со всего Бакинского округа ПВО.

Основная летная «диаспора» была из Крымского полка: их заманили из уютного городка в благодатном Краснодарском крае высокими должностями. Большинство пилотов не имели за плечами высшего летного училища, в летчики попали после окончания УАЦ ДОСААФ. И хотя летное училище по большому счету тоже нельзя считать высшей школой, но разница в уровне теоретической подготовки кадровых летчиков и «хунвейбинов», чувствовалась.

Первыми в Насосную попали летчики из Астрахани – выпускники 1972 и 1973 годов Боря Уваев, Вадик Меретин, Женя

Недорезов, Саня Манзюк, Галим Хасанов. Почти год они успешно осваивали новый тип самолета. Так как полк переучивался на новую технику, то его сняли с боевого дежурства на период ввода в строй летного состава. Это заметно облегчало пилотам жизнь и освоение нового самолета.

Я приехал к месту службы в субботу, 2 апреля 1977 года, вечером. По дороге в гарнизон встретил кого-то из бывших сослуживцев по Астрахани, и меня тут же потащили в гараж летчика Петьки Масалова, на поминки по Александру Пелешенко. Гараж гудел, как растревоженный улей. В состоянии изрядного подпития пилоты вспоминали еще девять дней назад живого, молодого, полного сил и энергии товарища, которому от роду было неполных двадцать восемь лет. Кто-то плакал, кто-то вспомнил, что не отдал ему трояк за пиво, кто-то горько повторял:

– Саня Пелё! Саня Пелё!..

Поднимали по полстакана разбавленного спирта, говоря, что смерть забирает лучших и что такого человека уже никогда не будет, как будто негодяи уходят из жизни не навсегда, а периодически возвращаются. Было тяжко смотреть на этих молодых ребят, пытающихся спиртом залить постигшее их горе.

Забывшись на пару часов в квартире одного из пилотов, я проснулся по сигналу внутреннего будильника в состоянии жуткого похмелья и сразу вспомнил все, что было накануне. Вспомнил, что пьянка закончилась под утро, остались самые стойкие. Несмотря на изрядно принятую дозу, мою растерянность заметил старший лейтенант Меретин. Циник по натуре, острый на язык, он, пристально посмотрев на меня, спросил:

– Ну что, Гриня, а спать-то негде? – Немного подумав, добавил: – Пошли ко мне, один хрен жены дома нет.

По дороге к дому он несколько раз мне напомнил, чтобы я разбудил его не позднее семи утра, так как надо успеть навести в квартире порядок и встретить жену.

Проснувшись рано, я разглядел результат месячной холостяцкой жизни Вадика. На кухне была гора немытой посуды, в двух комнатах повсюду валялись разбросанные вещи и одежда. Да, работы здесь не на час, подумалось мне, надо будить хозяина. Старший лейтенант никак не хотел просыпаться и с закрытыми глазами отмахивался от меня. Набрав ковш воды, я окатил ею перебравшего пилота и наконец-то привел его в чувство. Дальше жизнь пошла по давно знакомому сценарию. Сначала Вадик не мог понять, откуда я взялся. Потом прошипел, как умирающий от жажды в пустыне:

– Принеси воды – и ковш воды выпил, как мне показалось,

одним глотком. Потом, слегка придя в себя, окинул взглядом плоды своей холостяцкой жизни и полушутя предложил рассчитаться за предоставленный ночлег генеральной уборкой. Я ничего не имел против, и безропотно побрел на кухню мыть посуду. Покончив с посудой, смел кучу мусора и, протерев полы, доложил арендодателю о выполнении договорных обязательств.

Вадик тоже даром времени не терял и практически заканчивал наведение порядка в своих двухкомнатных хоромах. Самодовольно показав мне женские трусики, несколько шпилек-невидимок и кучу использованных презервативов, он порадовался, что удалось вовремя устранить следы своих прегрешений. Затем критически осмотрел жизненное пространство и произнес посетившую его мысль, что жена хрен поверит, будто в наведении порядка не участвовала какая-нибудь б…

До встречи оставалось несколько часов, и мы пошли выпить пива. В местной шашлычной уже собрался небольшой банчок из вчерашних моих новых знакомых. Водку уже не пили, и потому разговор шел почти на трезвую голову. Вадик Меретин рассказал мне о катастрофе, унесшей жизнь Александра Пелешенко.

Были ночные полеты, самолеты один за другим уходили в черное южное небо. Руководил полетами командир полка подполковник Сахабутдинов. Заход был со стороны моря. Летчики в шутку называли это «посадкой на авианосец», хотя край полосы находился в трех километрах от береговой черты. В разгар полетов, когда заканчивался очередной разлет, со стороны моря потянуло облачность приподнятого тумана. Сахабутдинов срочно начал заводить экипажи на посадку. Это обычная ошибка неопытных руководителей полетов при ухудшении погодных условий. Как правило, есть запасные аэродромы, где стоит прекрасная погода, топлива, чтобы туда долететь, вполне хватает, но нет – РП во что бы то ни стало стремится усадить экипаж дома. Хорошо, если погодные условия еще позволяют совершить безопасную посадку, или уровень подготовки летчика настолько высок, что он может сесть практически «вслепую». Но далеко не всегда желаемое совпадает с действительностью.

Первым заходил на посадку заместитель командира полка подполковник Геннадий Веракса. Он-то и доложил, что с моря вынесло тонкую облачность с верхним краем сто метров и нижним пятьдесят. Учитывая, что полк только начал летать в ночных условиях и основная масса летчиков подготовлена к полетам только в простых метеоусловиях, разумно было отправить два экипажа, находящихся в воздухе, на запасной

аэродром Кюрдамир, который и был-то всего в ста километрах от основного. Тем не менее, командир принял решение сажать их дома. Александр Пелешенко успешно выполнил заход на посадку, но когда он был на удалении от полосы метров восемьсот, РП обнаружил, что забыл включить посадочные прожектора, и отправил летчика на повторный заход. Уходя на второй круг с высоты выравнивания, Пелешенко, как будто чувствуя, что нельзя было это делать, обронил по рации:

– А я бы сел!

Обычно пилоты не комментируют действия руководителя полетов, но, очевидно, заход был очень сложным, и у летчика вызвало невольную досаду, что его угоняют на второй круг. Повторный заход Александра совпал с проходом над стартом начальника штаба эскадрильи капитана Алексея Снимщикова на высоте восемьсот метров. Руководитель полетов, наблюдая визуально по аэронавигационным огням самолет Снимщикова, который был над облаками, принял его за самолет Пелешенко. Естественно, что Снимщиков был гораздо выше глиссады снижения, и Сахабутдинов настойчиво начал давать команды на снижение. Так же естественно, что летчик на эти команды не реагировал: ведь адресованы они были другому пилоту. Александр, слепо выполняя команды РП, продолжал снижение и в девяти километрах от аэродрома столкнулся с поверхностью моря.

В этой ситуации полнейшее бездействие проявил руководитель зоны посадки капитан Швецов. Наблюдая катастрофическое снижение самолета, он не предотвратил его и не поправил Сахабутдинова, когда тот упорно загонял экипаж в пучину Каспия. После того как с экрана пропала метка самолета, осознав, что за такую ошибку можно и в тюрьму сесть, он засветил пленку фотоаппарата, на которой остались «следы» захода. Всю ответственность за происшествие взял на себя командир полка. А наказание Швецова ограничилось вызовом на партийную комиссию, что для него было как мертвому припарка. Никакая партийная комиссия уже не могла повлиять на карьерный рост сорокалетнего капитана. К слову сказать, это была не первая роковая ошибка офицера, повлекшая катастрофу. К сожалению, и не последняя. Но об этом чуть ниже.

Промолчал и Алексей Снимщиков, который должен был понимать, что РП спутал его с Пелешенко. После исчезновения с экрана посадочного локатора метки самолета Пелешенко он был отправлен на запасной аэродром Кюрдамир, где благополучно приземлился. Про безынициативность летчика при разборе происшествия никто не вспомнил. Работала совдеповская

система, когда лучше и безопаснее для себя было промолчать.

Поиски пропавшего экипажа сначала ни к чему не привели. Очевидцы происшествия – местные браконьеры – направили поисковую группу подальше от места своего промысла. Только днем были обнаружены несколько фрагментов самолета. Тело летчика так и не нашли и, как обычно в таких случаях, в гроб положили мешки с песком.

Останки пилота были выброшены на берег через полгода: опознали их по парашютной подвесной системе. Но никто, естественно, перезахоранивать их не стал. Такова суровая правда авиации. Сколько могил летчиков стоит без праха своих хозяев, об этом не знает никто. Дай бог, чтобы души их нашли в небесах упокоение…

Зашел в шашлычную и мой новый командир эскадрильи капитан Андреев. Александр Мефодьевич не забыл про свои командирские обязанности и отвел в офицерское общежитие, где мне предоставили временный угол.

В общежитии первым, с кем я познакомился, был капитан Валентин Кабцов. Он еще в прошлом году переучился теоретически, но к полетам не приступал. Приехал он после трехлетней службы на Новой Земле и сейчас наслаждался теплой погодой, отсутствием боевого дежурства и возможностью ежедневно пить пиво. На мой вопрос:

– Почему не летаешь? – ответил то ли в шутку, то ли всерьез:

– Если полеты мешают пить, надо бросить полеты!

«Родился» пилот МиГ-25

С понедельника началась моя новая жизнь в новом полку. В отличие от Астрахани, здесь не было мелочной опеки со стороны командиров звена и эскадрильи. К полетам я готовился сам и нисколько от этого не терял. Тот опыт, который был получен в летном училище, и особенно в Астраханском полку, был прекрасным багажом для самостоятельной работы. Командиром звена у меня был перезревший по тем временам капитан Геннадий Кормишин. В полку служили два его однокашника-майора Михаил Браилко и Анатолий Жуков. Последний закончил Калининскую командную академию, и хотя формально был на должности заместителя командира эскадрильи, но фактически исполнял обязанности заместителя командира полка.

Гена же слыл незаурядным выпивохой. У трезвого у него трудно было вытянуть даже слово, но как только он наступал на пробку, весь гарнизон знал о его очередном запое. Особенно

по его диалогам с супругой. Вера, женщина весом килограммов сто двадцать, не знала, куда скрыться от необузданного мужа. Стоя перед пятиэтажным домом, Геннадий обычно густым зычным басом вызывал ее на балкон. Вызывал так, что все жильцы дома содрогались от его крика: «Вера!!! Вера!!! Вера!!!» Вера, наученная опытом семейной жизни, в течение получаса не отвечала на эти призывы. Когда же критическое время, по ее мнению, выходило, она появлялась на балконе и отвечала односложными союзами-вопросами типа: «А?» или «У?». На что наш герой незамедлительно отвечал громовыми репликами: «Х… на!» или «Х… гну», – после чего следовал самодовольный хохот от собственной шутки, и он, покачиваясь, брел домой. Когда же, по его мнению, она отвечала или слишком рано или слишком поздно, в ее адрес сыпалась отборная брань, которой мог бы позавидовать одесский грузчик. Такие выступления происходили практически каждую пятницу и в выходные дни, или в любой будний день, когда не планировались полеты.

На предварительной подготовке мой командир обычно сидел угрюмый, ни с кем не разговаривая, никому не задавая вопросов, видимо, в душе переживая за свои недавние «выступления». Я как-то попросил его ответить на вопрос, связанный с предстоящими полетами, и, не получив вразумительного ответа, больше к нему не обращался.

Основным моим учителем был командир эскадрильи Александр Мефодьевич Андреев. Замечательной души человек, спокойный и уравновешенный, он всегда находил время и научить, и подсказать, и дать совет.

В течение нескольких дней я сдал все необходимые зачеты на допуск к полетам и уже седьмого апреля приступил к вывозной программе.

Первый полет я выполнил с командиром эскадрильи на самолете УТИ МиГ-15. Безукоризненно отпилотировал в зоне положенное задание и доложил об этом инструктору. По довольному сопению Александра Мефодьевича понял, что произвел на него неплохое впечатление. После небольшой паузы он предложил мне выполнить типовой пилотажный комплекс сложного пилотажа: переворот, петля, полупетля. И хотя я к такому пилотированию не готовился, и для меня это было неожиданно, но комплекс тоже удалось выполнить без помарок.

Комэска довольно крякнул и по дороге домой предложил, чтобы не терять время даром, покрутить бочки. Это была моя коронка, и я с удовольствием начал вращать самолет вокруг продольной оси. Самолет, повинуясь мне, вращался без остановки. Вся хитрость заключалась в том, чтобы при

правильном выполнении этой фигуры самолет не зарывался и не терял высоту. Для этого необходимо было, когда крен приближался к девяноста градусам, начинать соразмерно отдавать ручку управления от себя и противоположной ногой не давать опускаться носу самолета. В крене сто восемьдесят градусов – в перевернутом положении – ноги плавно ставятся в нейтральное положение, а тангаж опять же поддерживается едва заметной отдачей ручки от себя. После прохода крена двести семьдесят градусов ручка плавно идет на себя, и нога не дает носу самолета опускаться. Если учесть, что полный оборот самолет совершает за четыре-пять секунд и все это происходит в динамике, то эта кажущаяся простота довольно сложна в исполнении. За это время по воле моих буквально миллиметровых передвижений ручка и педали несколько раз меняют направление. Летчик смотрит через обечайку фонаря только на линию горизонта, который непрерывно вращается, никакого приборного контроля нет, и только по положению самолета относительно этой линии двигает рулями. И стоит хотя бы раз угадать невпопад, как сразу же нос самолета начинает опускаться или подниматься, появляются небольшие, но не очень приятные перегрузки. Экипаж начинает болтать в кабине с одного борта на другой, и, что еще хуже, при отрицательной перегрузке он начинает висеть на ремнях, а при положительной – вдавливаться в кресло.

За небольшой период службы в Астрахани я навертел столько бочек, что мои руки и ноги двигались так же естественно, как руки и ноги идущего по земле человека. Моя динамическая память оказалась до такой степени устойчивой, что я от души продемонстрировал командиру свое умение. Когда ему надоел беспрерывно вращающийся перед глазами горизонт, он припечатал:

– Достаточно!

Весь оставшийся путь проходил при абсолютном молчании инструктора – верный признак того, что он моим полетом доволен. Четко выполнив посадку и завершив полет, я с нетерпением ждал его замечаний. Не склонный к похвалам Андреев сказал, что если я и на МиГ-25 буду пилотировать так же спокойно и уверенно, то проблем не будет.

Второй полет я выполнял уже на МиГ-25пу и тоже с Александром Мефодьевичем. По сути, это был вывозной полет, но я чувствовал, что инструктор не вмешивается в управление. К моей радости, ни перерывы в полетах, ни новый тип самолета, ни два двигателя, которые были на Миг-25 и которыми так пугали меня уже летавшие летчики, – ничто не вызывало у меня

больших затруднений. Небывалый прилив сил и уверенности в себе позволил выполнить полет так, как будто я на этом самолете пролетал не один год. После посадки инструктор сдержанно, но с уважением сказал, что выпустил бы меня на боевом самолете. Второй полет на МиГ-25пу я выполнял уже как корифей.

Полеты на МиГ-25 осложнялись тем, что рулежные дорожки еще не были отремонтированы. Самолет от ЦЗТ (центральная заправочная топливом) до ВПП перед взлетом и от ВПП обратно на ЦЗТ после посадки таскали тягачом. Тратилась масса времени.

Но самое большое неудобство было в том, что стало припекать жаркое южное солнце, при всех этих маневрах экипажи находились внутри самолета, а система кондиционирования при незапущенных двигателях не работала – так, что не один пуд соли потеряли мы с потом при освоении новой техники.

Четыре – минимальное число контрольных полетов перед первым самостоятельным. С таким количеством контрольных полетов выпускали только самых опытных «стариков». Даже они не всегда укладывались в эту норму. Но меня спланировали на выпуск уже на следующую летную смену. Летчики с недоверием смотрели в плановую таблицу, где синим цветом были обозначены два моих контрольных полета и красным – самостоятельный полет на МиГ-25. С удивлением и недоверием спрашивали, чем это я так подкупил строгого Мефодьича. Я и сам не верил своим глазам и отмалчивался, боясь сглазить удачу.

На следующий день полеты не состоялись по погодным условиям. Зарядили дожди с низкой, непригодной для полетов облачностью. Распогодилось только через две недели. Меня по-прежнему планировали на самостоятельный вылет. Сомнения начали терзать мою душу: ведь я вчерашний лейтенант, у меня и так большие перерывы, а тут после двух контрольных полетов предстоит лететь самостоятельно… На предварительной подготовке я на всякий случай, чтобы не обвинили в излишней самоуверенности, задал вопрос своему командиру звена:

– Не маловато ли после двух недель перерыва?

Мрачный, как обычно по трезвости, Гена после небольшой паузы ответил философски:

– Жрать захочешь – сядешь! – и довольный своей шуткой, заржал.

Я согласно закивал головой: чего-чего, а жрать непременно захочу.

21 апреля 1977 года. После двух контрольных полетов подхожу к сорокатонному монстру по имени МиГ-25. Вспомнил 1973 год, когда на училищном аэродроме Тихорецк приземлилась

четверка этих красавцев. Любопытных «курсачей» ближе чем на полсотни метров к самолету не подпускали, выставив оцепление из часовых, вооруженных карабинами СКС. Два огромных, возвышающихся до шестиметровой высоты киля, более полутора метров в диаметре реактивные сопла двигателей, в которых во весь рост мог бы уместиться взрослый человек, – все впечатляло своими размерами и формами. Непривычный для самолета цвет – серый с зеленоватым оттенком – усиливал эффект нереальности происходящего. Большое впечатление на меня произвели и колеса шасси, которые по своим размерам больше подходили трактору, чем самолету-истребителю. Но самым большим потрясением были пилоты – разгоряченные только что закончившимся полетом, облаченные в высотно-компенсирующие костюмы с громадными кольцами-«ошейниками» гермошлема, лежащими на их плечах, они больше походили на Богов, спустившихся с небес. Однако при ближнем рассмотрении эти Боги оказались обычными низкорослыми парнями, жадно потягивающими дым сигарет, о чем-то вперемежку с матом обсуждающими перипетии недавнего «воздушного боя». Как завороженный, смотрел я тогда на этих небожителей, в самых дерзких мечтах не представляя себя на их месте.

И вот, нереальное становится явью. Я в короткое время прошел вывозную программу, ничего сверхъестественного в этом гиганте не обнаружил и через считанные минуты самостоятельно поднимусь на этом чуде двадцатого века в воздух. Сказать, что я не испытывал волнения, садясь в кабину самолета, было бы неправдой, волнение присутствовало, но не то, какое я испытывал прежде перед полетом на новом типе самолета. Это чувство перемешивалось с полной верой в собственные силы и способности, с гордостью за самого себя. Это было чувство предстоящего свидания с любимой, пока не покоренной женщиной, встречи с чем-то необычным, но желанным. Не было ни малейшего сомнения в том, что я справлюсь с первым самостоятельным полетом. Приятное волнение наполняло мою душу в предчувствии скорого испытания полетом, пьянящего объятия с небом.

«На одном дыхании» – именно так я оцениваю полет, когда кажется, что ты набрал в грудь воздуха на взлетно-посадочной полосе и на ней же выдохнул, совершив посадку. Вот и этот полет прошел на одном дыхании и закончился красивой посадкой. Меня, по не нами заведенной традиции, сначала подбрасывают в воздух друзья-однополчане, а затем тащат к левой стойке шасси и троекратно уверенно, но не очень сильно бьют задницей

по пневматику. Все, родился очередной пилот МиГ-25-го!

Я, как и кого положено, угощаю сигаретами и с удовольствием читаю хвалебный боевой листок, на котором красуется моя фотография и написано, что вот этот старший лейтенант, комсомолец в минимальный срок прошел вывозную программу и с отличным качеством выполнил первый самостоятельный полет на современнейшем самолете-истребителе. После полетов забираю листок на память: будет, чем в старости похвастаться перед внуками. Хотя, честно говоря, о старости в неполные двадцать четыре года не думается.

После самостоятельного полета установилась типичная для этих мест безоблачная погода, и моя программа пошла семимильными шагами. В конце апреля вся трава успела выгореть, и нас окружал ландшафт скорее лунный, чем земной. Но лично меня это нисколько не огорчало, главное – больше и чаще летать. Серега Павлишин, приехавший из-за семейных проблем на три недели позже меня, с удивлением обнаружил, что я самостоятельно летаю на воздушные бои. Замполиты не успевали сочинять боевые листки – в таком темпе я осваивал новую технику.

Валентин Кабцов, все еще празднующий прибытие к новому месту службы, узнав, что я вовсю летаю сам, сначала удивился, потом огорчился, а успокоившись, изрек:

– Все, пора завязывать! Эдак вся зеленая молодежь обскачет на повороте!

Но догнать меня ему так и не удалось.

В третьей эскадрилье, где я удостоился чести служить, было несколько «хунвейбинов», которые в специальных дисциплинах разбирались приблизительно так же, как я в балете. Поэтому подготовка к полетам для меня проходила довольно комфортно. Основное время на предварительной подготовке проводил на тренажере – благо, как везде, основную массу пилотов туда приходилось загонять палкой. Командир звена вообще не вникал в тонкости моей подготовки, а командир эскадрильи, убедившись в моей самостоятельности, вспоминал о моем существовании только на контроле готовности. Тем более что основное внимание ему приходилось уделять «хунвейбинам», которых ставили в тупик элементарные вопросы из аэродинамики.

Очень часто на контроль приходил исполняющий обязанности заместителя командира полка по летной подготовке майор Анатолий Олегович Жуков. За атлетически сложенную фигуру и широкую кость он получил кличку «Слон». Наша медицина, в отличие от западной, ставила вес в зависимость от роста. Там же, «за бугром», почему-то норма веса зависела

от периметра запястья. Анатолию Олеговичу постоянно пытались поставить позорный для летчика диагноз «ожирение», хотя ни одного грамма лишнего жира в его теле не присутствовало. Но не весом выделялся этот здоровяк из основной массы пилотов. Его отличала прекрасная теоретическая подготовка. Все, где он учился – школа, летное училище, военная академия, – все оканчивал с золотой медалью с красным дипломом. Практическую аэродинамику он знал на уровне профессора. Боря Уваев, в то время командир звена первой эскадрильи, не раз говорил, что Жуков во время полета четко представляет коэффициент подъемной силы на крыльях своего самолета. С таким уровнем знаний в полку пилотов не было.

Как всякий богатырь, был он крайне добродушным человеком и зла ни на кого никогда не держал. Самым большим ругательством из его уст было:

– Пехота!

На предварительной подготовке мне было нетрудно, так как задавались одни и те же вопросы: формула потери высоты за пикирование; вторые режимы полета; схема сил на различных этапах полета… Все это я в скором времени выучил назубок, и Жуков мучил других, всякий раз удивляясь, что они не могут освоить элементарных вещей, и искренне, в сердцах называя «незнаек» «пехотой».

Так что, повторюсь, моя летная подготовка проходила довольно быстро, без особых переживаний и огорчений.

В полку было несколько спарок УТИ МиГ-15, на которых большинство летать не хотело. А может быть, многие просто боялись. Возможно, в памяти пилотов остался случай, происшедший в полку год назад. При выполнении разведки погоды экипаж в составе заместителя командира полка подполковника Стрельцова и заместителя командира эскадрильи майора Потапова на взлете «подорвал» самолет. Случилось то, чему я был свидетелем на аэродроме Светлоград, когда погибли курсант Алексей Никифоров и его инструктор. Однако на сей раз в последний момент успели то ли отдать от себя ручку, то ли дать противоположную крену ногу, или ангел-хранитель надежный им попался, но самолет, перевернувшись на спину, совершил плавную посадку на фонарь. И, что удивительно, летчики не пережили ничего, кроме испуга. Не получили ни единой царапины! Случай в авиации уникальнейший. Летчики, так и не отойдя от пережитого стресса, благополучно списались с летной работы, а может быть, им сверху порекомендовали это сделать. Но страх у многих остался, и они, как черт ладана, боялись этого самолета. Я же с удовольствием при каждой

возможности летал на УТИшке.

Приходилось мне часто летать и с командующим авиации Бакинского округа ПВО генерал-майором авиации Олегом Ленгаровым. У многих была «аллергия» на генерала. После полета с ним таких «аллергиков» отстраняли от полетов. Обнаружив в плановой таблице полет с генералом, эти «больные» люди тут же перекраивали его мне. Благо, я готов был летать хоть с дьяволом, лишь бы летать. Кстати сказать, генерал оказался очень милым интеллигентным человеком и прекрасным летчиком. Летал он редко, один раз в две недели, но мою личность запомнил и после десятка совместно выполненных полетов как-то раз спросил:

– Слушай, а что, в полку кроме тебя летчиков нет?

– Свободных от полетов, наверное, нет, – ответил я, понимая, куда он клонит.

– Так ты передай командиру полка, что следующий раз я его отстраню от полетов, если он мне будет планировать одних и тех же летчиков.

Командиру я, естественно, этого не передал, но до комэска Андреева довел просьбу генерала, равносильную приказу. В итоге в следующий раз ему опять попался очередной «аллергик».

Серега Павлишин, начавший летать недели на три позже, как ни пыжился, так и не мог догнать меня. У него тоже все получалось хорошо, и нас двоих выделяли из общей массы.

Курс боевой подготовки МиГ-25 писался непонятно кем и когда. Несмотря на основное предназначение самолета – обнаружение воздушных целей с дальностью девяносто километров, атака и перехват их в переднюю полусферу, – программа была напичкана полетами с атакой в заднюю полусферу. Каждый перехват – должен быть зачетным, то есть подтвержден объективным контролем. Если по какой-либо причине перехват не подтверждался, то его надо было «перелётывать». А так как учились не только мы, но и офицеры боевого управления, от которых зависело качество наведения, то не всегда перехваты удавались. Если перехватчик выходил в «зад» цели на удалении более двадцати километров, то при обычной скорости сближения он не успевал ее догнать. Я, используя астраханский опыт, такие ошибки исправлял «форсажем», и разгоном сверхзвуковой скорости. На высоте три километра разгонялся до скорости тысяча четыреста километров в час, что было, как минимум, на пятьсот километров больше расчетной. В то время как мои более старшие коллеги «перелетывали» незачетные перехваты, я далеко от них оторвался и ушел вперед. Мой однокашник по училищу, офицер боевого управления, Коля

Волков всегда удивлялся:

– Как это у тебя так быстро получается? Раз, два – и в дамках!

Я ни с кем делиться секретом не стал: летать на сверхзвуке на высоте ниже одиннадцати километров запрещалось.

В стратосферу!

Настал день, когда мне предстояло лететь на предельную высоту. Как у нас принято говорить – на потолок. Плановая высота полета двадцать тысяч метров, но до меня уже дошли слухи, что Андреев иногда показывает и двадцать пять. На потолок давался один контрольный полет с инструктором. Облачившись в высотное снаряжение, мы заняли рабочие места в кабине спарки.

Особенностью полета было то, что он выполнялся по первой учебной программе, то есть весь полет до набора максимальной высоты проходил на форсажном режиме работы двигателей. В отличие от первой боевой программы, где переход на сверхзвуковой режим полета происходил на высоте три километра, на первой учебной приходилось набирать высоту одиннадцать с половиной километров, а уж потом разгоняться до сверхзвука. Эти ограничения были связаны с большой силой ударной звуковой волны, которая шла за самолетом, идущим на сверхзвуке.

Дело в том, что звуковые волны, распространяемые самолетом, уходят от него во все стороны. И когда скорость самолета достигает скорости звука и переходит ее, волны, уходящие в направлении движения самолета, накладываются друг на друга. Одна волна догоняет другую и так далее. И вот, за счет этой накладки волн образуется так называемый сверхзвуковой скачок уплотнения в виде ударной волны. В этом скачке резко меняются параметры воздуха – его плотность и давление. Поэтому мы и слышим хлопок от пролетающего на сверхзвуке самолета. Многие, услышав хлопок, ошибочно считают, что при этом самолет «перешел звук». В действительности же, он уже летит на сверхзвуке, и этот хлопок слышат все, по чьим ушам проходит ударная волна. Если самолет развернется и полетит в обратном направлении на такой же скорости, и вашим ушам опять «повезет» с ударной волной, то вы вновь услышите хлопок. Летчик же переход на сверхзвук воспринимает через резкое колебание стрелок высотомера и вариометра. Первый же режим полета (форсажный) необходим для набора максимальной высоты в минимальное время.

И вот мы взлетели. До высоты одного километра никаких

особенностей нет. Дальше скорость на форсажах начинает интенсивно расти. Увеличиваю угол тангажа до тридцати градусов – скорость все равно растет. Угол сорок градусов – рост прекратился. Стрелка высотомера быстро отсчитывает витки. Высота два… четыре… шесть… восемь, девять тысяч метров… Скорость начинает медленно падать. Плавно отклоняю ручку управления, и на высоте десять километров угол набора составляет двадцать градусов. Высота одиннадцать с половиной километров. Перевожу самолет на небольшое снижение, с вертикальной скоростью три-пять метров в секунду: так самолет быстрее перейдет скорость звука. Он быстро и уверенно переходит звук, дергаются и восстанавливаются показания скорости, высоты, вариометра. Самолет энергично разгоняет скорость. На одиннадцати километрах перевожу его в горизонт и продолжаю разгон. Слежу за изменением приборной скорости. Скорость быстро растет: семьсот, восемьсот, девятьсот, тысяча, тысяча сто километров в час… Начинаю набор высоты. Теперь надо следить, чтобы приборная скорость не превысила тысячу сто пятьдесят километров в час, и дождаться роста числа М – отношения истинной скорости к скорости звука – 2,35 на высоте шестнадцать километров. Есть М 2,35! Продолжаю набор на этой скорости. И вот, заветная высота двадцать тысяч метров! Андреев обращает мое внимание на цвет неба. Оно темно-фиолетовое, но звезд, которые якобы должны быть видны, нет.

– Потрогай рукой фонарь, – предлагает инструктор. Тыльной стороной ладони дотрагиваюсь до остекления. Даже сквозь перчатку чувствуется такая высокая температура, долго терпеть которую невозможно.

Тем временем самолет разгоняется на режиме работы «полного» форсажа. Число М плавно увеличивается до 2,87, что соответствует истинной скорости три тысячи километров в час. На этой скорости снимаю гашетки двигателей с «полного» форсажа и устанавливаю на минимальный. Самолет продолжает лететь со скоростью три тысячи километров в час. В кабине скорость совершенно не ощущается. Внизу проплывают очертания Каспийского моря. Так как летим с севера на юг, то нам видны его западный и восточный берега. Скорость я чувствую скорее психологически, чем физически, а она немалая: каждую секунду мы преодолеваем восемьсот тридцать три метра – это быстрее, чем скорость пули или артиллерийского снаряда в два с лишним раза. Любое небольшое внешнее воздействие на самолет – и мы разлетимся на мелкие кусочки.

– Ну что, показываю высоту двадцать пять километров! – слышу я голос инструктора. Он уверенной рукой берет

управление, увеличивает форсажи до полных и переводит в набор. На скорости три тысячи километров в час мы набираем высоту двадцать пять тысяч. Небо по-прежнему чернильного цвета, звезды так и не появились. Обращаю внимание на линию горизонта, у земли цвет неба из темно-фиолетового плавно переходит в светло-голубой. Сам горизонт имеет видимую кривизну, подтверждая, что Земля действительно круглая. Сейчас расстояние от нас до линии горизонта порядка шестисот километров. Трудно представить, что одновременно я могу охватывать взглядом территорию шириной тысяча двести километров!

Двигатель и все оборудование работают на предельных режимах. Все рассчитано на высоту не более двадцати пяти километров. Если начнем набирать большую высоту, то установленная на двигателях автоматика не в состоянии будет справиться с ограничением оборотов, и они превысят предельное значение, а это значит, что компрессор и турбина пойдут «вразнос», и все закончится взрывом. Но у нас и топлива для дальнейшего набора уже нет. Остаток – три с половиной тонны, а до аэродрома триста с лишним километров. На обычной высоте с таким остатком нам бы его хватило в обрез, но с нашей высоты мы будем спускаться в сторону аэродрома, как на салазках.

– Все, прекращаем задание, бери управление! – дает команду Андреев. Я отключаю форсажи и жду, когда приборная скорость упадет до восьмисот километров в час.

– Поставь РУДы на малый газ и обрати внимание на обороты двигателей, – командует инструктор.

Я выполняю команду. Обороты остаются на ста процентах, подтверждая предельный режим работы автоматики.

Не дожидаясь указаний инструктора, вновь вывожу РУДы на максимал и на скорости восемьсот километров перевожу самолет на снижение. Истинная скорость и число М по мере уменьшения высоты плавно падают. На высоте шестнадцать километров перевожу в горизонт, включаю секундомер и в течение одной минуты уменьшаю приборную скорость до пятисот пятидесяти километров в час.

Мы по-прежнему летим на сверхзвуке. На скорости пятьсот пятьдесят километров в час продолжаю дальнейшее снижение. Такой ступенчатый режим предусматривает плавное охлаждение фонаря кабины самолета. В противном случае, при резком торможении и снижении высоты, фонарь может лопнуть, что случалось на практике, несмотря на строгое выдерживание рекомендуемого режима. Благо, фонарь обычно лопался по дороге домой, и ничего страшного с экипажем не происходило.

Будет впоследствии и у меня такой случай. На высоте около тринадцати километров самолет переходит на дозвук. Опять дергаются стрелки, и число М уже 0,95. Остаток топлива – три тонны четыреста килограммов, хотя за время снижения мы пролетели более ста километров. Идем в сторону аэродрома на двенадцати километрах.

Только сейчас начинаю испытывать всю «прелесть» полета в высотном снаряжении. Мой прорезиненный высотно-компенсирующий костюм пропитан липким потом. Лоб покрыт испариной, на носу висит и не хочет падать большая капля. От обогреваемого щитка гермошлема исходит жар. Чувствую непреодолимое желание почесать нос и стряхнуть пот с лица. Но щиток ГШ разрешается открывать на высоте не более четырех километров. Вот удаление до точки сто километров, остаток топлива три тонны. Выхожу на посадочный курс, плавно затягиваю обороты на малый газ и качусь, как с горки, теряя высоту. Стрелка топливомера застыла на одном месте. На высоте четыре километра отрываю щиток ГШ, прохладный воздух кабины приятно омывает лицо. Стряхиваю, как назойливую муху, каплю с носа и ладонью вытираю со лба испарину.

После приземления приходится еще минут десять жариться в ожидании, когда к самолету подцепят тягач и дотащат его до ЦЗТ.

Андреев дает «добро» на самостоятельный полет в стратосферу. В высотке переодеваюсь в сухой ВКК, не забывая предварительно взвеситься. Минус два килограмма за сорок минут полета – такова плата за полученное удовольствие.

Выполняю полет самостоятельно на высоту двадцать километров – еще минус один килограмм. Многие лица женского пола позавидовали бы такому экстремальному и эффективному способу похудания.

«Штрафники» из Капитнари

В июне к нам в полк прибыли два молодых, но успевших прославиться летчика, старшие лейтенанты Юра Поварницын и Славик Рахимов. Были они на год старше меня выпуском, уже пилоты второго класса. К нам они попали после расформирования истребительного авиационного полка, который базировался в городе Капитнари.

Наши герои прославились тем, что в один из летных дней пронеслись над черноморским пляжем парой на высоте десяти метров. Все бы ничего, но как на грех на том самом пляже грела свое высокопоставленное тело жена командира корпуса ПВО,

в состав которого входил полк. Генеральша, не выдержав грохота внезапно свалившихся с небес двух Су-9, упала в обморок. Комкор быстро «вычислил» хулиганов и в назидание другим, а может, из-за того, что жена всего лишь потеряла сознание, а не окочурилась, отстранил обоих пилотов от полетов и поставил вопрос об увольнении их из Вооруженных сил.

Юра Поварницын был командиром звена, посему всю ответственность за происшедшее нес он, как ведущий пары. Слава Рахимов, однокашник по училищу и друг по жизни, зла на него не таил, и они вместе ждали решения своей участи. А тут удача! Расформировывается их полк, летчиков, как всегда, распихивают на вакантные места по всему округу. Особенно много вакансий в Насосненском полку, но «старики», привыкшие к субтропическому климату Грузии, почему-то не спешат к лунному ландшафту Азербайджана. Когда все, кроме двоих, от предложенных «теплых» мест в 82-м полку отказались, предложили реабилитироваться нашим «асам». Предложение было воспринято как подарок судьбы. Они, не задумываясь, дали согласие.

Надо сказать, что оба они родились, как говорят в нашей среде, «с пером в заднице», были летчиками от Бога. Придя в полк, ребята стали строить свою летную биографию заново. Юра Поварницын был всегда невозмутим и на успехи ближайших конкурентов по летной подготовке, то есть мои и Павлишина, смотрел спокойно, справедливо считая, что жизнь сама все расставит по своим местам. Слава же, ярко выраженный холерик, видимо, очень переживал, что мы, младше его по выпуску, далеко ушли по программе летной подготовки. Он явно поставил себе задачу во что бы то ни стало обойти нас. Так же, как и я, стоял над душой у планирующих полеты командиров, всеми правдами и неправдами добиваясь «лишнего полётика».

Цыганское счастье

Одновременно с ними прибыли еще два их однополчанина – Валера Сабо и Сергей Вандышев. Последний приехал с прилипшей к нему на прежнем месте службы кличкой Вандал. У них был первый класс, но летали они заметно слабее своих амбициозных молодых коллег.

Сергей был назначен на должность, которую он занимал прежде – заместителя командира эскадрильи по политической части. Цыган по национальности, всегда неугомонно шумный, большой любитель выпить и провести время в компании доступных женщин, он вобрал в себя далеко не лучшие черты

своего народа, и тем более, мало соответствовал моральному облику политработника. Так получилось, что жил он надо мной, этажом выше. Жена Сергея, маленькая забитая армяночка, не имевшая в семье права голоса, на мужа смотрела как на повелителя и безропотно прощала все его забавы. Сразу же после перевода к новому месту службы Вандышев отправил семью к родственникам и стал в полной мере «отрабатывать» свое воспитательное предназначение. Ночи напролет сверху доносился шум веселья. Моя молодая жена совсем недавно приехала ко мне, очень скучала по дому и постоянно уговаривала отпустить ее хотя бы на месяц к маме. Теперь она поглядывала на меня с подозрением, как будто и я без нее непременно начну организовывать оргии. Надо сказать, что коммунист и замполит Вандышев умудрился в короткий срок собрать вокруг себя все насосненское «дно». Девицы со смачными кличками Клякса и Фанера, невесть когда, и как осевшие в гарнизоне, и пропустившие через себя не одно поколение авиаторов, и не только, стали завсегдатаями вновь созданного притона. Они даже как будто помолодели лет на двадцать.

Как мухи на дерьмо, потянулись на манящий запах разврата все местные любители «клубнички». Начальник политотдела, подполковник Миргородский, несмотря на высокую должность и звание, тоже проложил тропку в гостеприимную квартиру. Правда, время он проводил в компании своей любовницы, симпатичной жены одного из специалистов полка. «Прописался» тут и замполит другой эскадрильи Петька Масалов, тоже вместе с любовницей. Все было хорошо, пока одна из жриц любви, бывшая жена одного из летчиков, в пьяном угаре не пырнула своего сожителя ножом, застав его с Кляксой и Фанерой. Раненный мужик, окровавленная постель, милиция, следователи, свидетели… Одним словом, на какое-то время «дом свиданий» прикрылся.

Миргородский, используя свое служебное положение, замял эту неприятную историю, и все ушли в подполье. Вандышев, воспользовавшись паузой, наконец-то вылетел самостоятельно на самолете МиГ-25 и по этому поводу закатил настоящий пир для всего летного состава. Оказывается, он еще и летать умел!

Выбрав из двух подруг Кляксу, Сергей после инцидента с поножовщиной «ушел в подполье», и шумные оргии прекратились. Но тут, как снег на голову, без предупреждения приезжает жена и застает своего «цыгана» тепленьким – в постели вместе с подругой. Вандал бросился обнимать жену после долгой разлуки, а Кляксе презрительно бросил:

– Пошла вон, б… несчастная!

Обиженная Клякса фыркнула и гордой походкой удалилась.

Вся эта вольница процветала из-за безвластия, царящего в полку после гибели Пелешенко. Исполнял обязанности командира подполковник Веракса, который на «замполитские забавы» смотрел сквозь пальцы, к тому же Миргородский был по жизни его другом, а друзей в авиации не сдают.

С приходом нового командира полка майора Телятникова, вертеп Вандышева прикрылся окончательно. Сам хозяин и его высокопоставленный покровитель подполковник Миргородский были вскоре тихо и мирно отправлены на пенсию, а остальные действующие персонажи залегли на дно в ожидании лучших времен.

Нам с Павлишиным повезло, что Телятников появился в полку позднее нас. Мы с Серегой летали как летчики второго класса, а это означало, что количество полетов на прохождение программы переучивания у нас было в три раза меньше, чем у «третьеклассников». В первый же день своего командирства, майор дал нам команду летать как «третьеклассникам». Мы сначала огорчились, но Андреев нас успокоил, так как программа переучивания нами была уже практически пройдена, и проходить ее второй раз никто не заставит. Буквально через два дня нас нашел затерявшийся в высоких штабах наш второй класс, и мы уже на законных основаниях продолжили укороченную программу.

Самородок Мазур

Когда не было полетов, наши серые будни сглаживал мастер на все руки Шура Мазуров, а проще Мазур. Он был одним из самородков нашей богатой талантами Руси и, как всякий талантливый человек, имел свои, непонятные другим причуды. Во-первых, он не пил, а это всегда настораживает летный состав и командиров. Во-вторых, он был помешан на всякого рода изобретениях и механизмах, идеи которых постоянно рождались в его голове и требовали своего немедленного воплощения.

Семейная жизнь Шуры явно не задалась. Самым большим его недостатком, с точки зрения супруги, было то, что он превратил свое хобби в медленную пытку для всего семейства. Одну из двух комнату, и без того тесной хрущевки, он превратил в склад, инструментальную и мастерскую. Узкая комната, по стенам обставленная добротными, на металлических уголках стеллажами, напоминала скорее гараж, чем жилое помещение. На полках стеллажей очень аккуратно было уложено все, что Шуре казалось полезным и могло пригодиться в его хозяйстве:

старые электродвигатели, агрегаты от дизельных и бензиновых двигателей, ящики с разномастными шестернями, болтами, гайками и шайбами, старые пылесосы и утюги, и прочее, и прочее. Основным источником этого богатства были свалки, где он часто проводил время в поисках новых железок.

Особой гордостью Мазура был инструмент. Он был развешен на торцевой части стены, и чего там только не было! Электродрели и плоскогубцы разной величины, отвертки и гаечные ключи, лебедки, съемники пружин и еще масса всякой всячины. Но самым главным его богатством были токарный станочек, сверлильный станочек и бормашина. Ко всему этому прибавьте стойкий и въевшийся буквально во всё запах металла, масел, кислот.

Ограничив семью в полезной жилплощади, Мазур приносил ей массу неприятностей и постоянным визгом электроинструментов, стуком молотка и таким «приятным» для человеческого уха звуком, как шарканье наждака о металл.

Однажды Шура установил на свою бронированную дверь электронный замок с дистанционным пультом управления. Он торжественно вручил супруге аккуратный пульт с двумя кнопками, с выгравированными надписями на них: «Открыть» и «Закрыть». Но в один прекрасный момент, в Насосной вырубилось электричество. Пришедшая после трудового дня жена Мазура тщетно нажимала на кнопку с надписью «Открыть»… Но и этот конструктивно-производственный недостаток любящий муж исправил. В качестве резервного источника питания он притащил автомобильный аккумулятор. Но семейная жизнь дала трещину, и лодка семейного счастья неминуемо должна была пойти ко дну. Между тем Шура искренне удивлялся, почему его личная жизнь идет наперекосяк.

– И чего ей не хватает? Не пью, не курю, по бабам не хожу, зарплату, что остается от моих изобретений, отдаю до копейки…

Наверное, жену не удовлетворяло последнее.

Руки у Шуры были «золотыми», сам он был из «хунвейбинов», но до того как стать военным летчиком успел поработать на «гражданке» и даже «дошел» до гравера шестого разряда, высшей квалификации в этой профессии. Его наколенный планшет был настоящим произведением искусства. На умело вставленных дополнительных тонких пластиковых листах были искусно выгравированы масса таблиц с полезной для летчика информацией. Обычно все это мы заносили простым карандашом при подготовке к конкретному полету. Было это не совсем удобно, и мы искренне завидовали Мазуру.

Между тем, слава о нашем «Левше» распространилась далеко

за пределы нашего полка. К семидесятипятилетнему юбилею нашего «глубокоуважаемого» и «горячо любимого» Генсека, Леонида Ильича Брежнева, Шура получил персональное задание от Командующего Бакинского округа ПВО изготовить подарок. На идеально гладкой мраморной плите был воспроизведен один из фрагментов битвы на «Малой земле» с золотом выгравированной надписью.

Для летчиков полка Мазур был не просто товарищем по оружию, для нас он был Праздником. Один раз в неделю, в четверг или пятницу, когда не было полетов, Мазур проводил запуск ракеты его конструкции.

Импровизированный космодром в считанные минуты монтировался в центре двора ТЭЧ (технико-эксплуатационной части). Это был полутораметровый железный штырь на подставке. На штырь через специальные кольца нанизывалась семидесятисантиметровая, покрашенная эмалью и отполированная ракета. Корпус ее был выполнен из папье-маше. Носовая часть откидывалась, и в ее чрево укладывался парашют, который автоматически срабатывал на максимальной высоте подъема.

Запуск проводился всегда в одно и то же время – в двенадцать часов. Поглазеть на старт выходил весь летный состав и все работники штаба.

Шура недолго «колдовал» над своим детищем, что-то проверяя и регулируя. Затем из его уст звучала команда:

– Предстартовая готовность! От рабочего стола! – И он начинал обратный отчет: – Десять! Девять! Восемь!…

К моменту команды «Один! Старт!» все успевали предусмотрительно отойти шагов на десять – пятнадцать подальше.

Мазур нажимал на ДУ, двигатель ракеты воспламенялся, и она с шумом, движимая тонкой реактивной струей, под всеобщее улюлюканье взлетала вертикально вверх на высоту порядка трехсот метров. Реакция публики была несколько парадоксальной. Народ с замиранием сердца ждал раскрытия спасательного парашюта. Когда он раскрывался, а это происходило в четырех случаях из пяти, легкий шум разочарования проносился над толпой зевак, и все следили за спуском. Но когда спасательная система не срабатывала, толпа приходила в восторг от вида кувыркающейся и падающей ракеты. Так как ракета падала довольно быстро, то существовала большая вероятность ее пикирования прямо на головы зевак. И каждый держался наготове, чтобы в любую секунду увернуться от полукилограммового снаряда. Апофеозом зрелища было

столкновение ракеты с асфальтовым покрытием двора ТЭЧ. От того, какой частью соприкасалась с землей терпящая бедствие ракета, зависела степень ее поломки. И чем она была серьезнее, тем больше ликовали пилоты. Только Шура не разделял всеобщего ликования. Еще на траектории падения он всегда повторял одну и ту же фразу:

– Почему не сработал парашют? Ведь я все сделал правильно и все проверил!

Когда ракета ударялась об асфальт, на него было жалко смотреть. Полные неподдельного горя глаза прощались с родным детищем. Но редко когда ракета не подлежала восстановлению. Обычно Мазур брал в руки все, что от нее осталось, внимательно осматривал и после небольшой паузы, окончательно смирившись с потерей, говорил:

– На неделю работы! Ничего, как-нибудь справимся!

И очень редко, когда от его творения оставались бесформенные клочки, трагически произносил:

– Придется делать новую!

Это означало, что как минимум две недели запусков не будет.

Однажды что-то в ракете сработало внештатно, она оказалась на чердаке ТЭЧ, и загорелась крыша. Хорошо, что пожарная машина была рядом, пожар быстро ликвидировали, но кто-то Шуру «заложил». Он получил выговор от командира полка и запрет на дальнейшие запуски.

На этот раз переживали больше мы, чем он. Кое-как уговорили перенести место запуска подальше от учебных классов, в поле. Место для Шуры оказалось удачным: там не было асфальта, и ракета, если падала без парашюта, не получала серьезных увечий.

Тем временем, жена не выдержала жизни в «мастерской» и выгнала «Самоделкина» из дома. Видно последнее обстоятельство так огорчило Шуру, что он приземлился до начала ВПП. Мало того, он еще умудрился задеть землю противофлаттерными грузами за концевую полосу безопасности в месте приземления, и фактически «принес» полку поломку. А поломка уже квалифицировалась как летное происшествие. Наш самородок и до этого не ахти как здорово летал – постоянно попадая «на карандаш» руководителю полетами, а тут такая грубейшая ошибка… Собрался методический совет полка, который вынес жесткий, но справедливый вердикт: «Отстранить от полетов!». В этом деле не помог ему и гениально исполненный «наколенник».

По всей видимости «подарок для Брежнева» возымел свое, и через какой-то период времени, наш герой оказался в Ростове-

на-Дону.

Пилоты тут же придумали загадку.

Вопрос:

– Что надо сделать чтобы перевестись в Ростов?

Ответ:

– Надо развестись с женой и сесть до полосы.

Иду на грозу

К августу я полностью прошел дневную и ночную программы подготовки, правда, в простых метеоусловиях, так как все это время тучи обходили наш аэродром. Тот уровень подготовки, которого я достиг в Астрахани почти за два года, здесь был освоен за неполных четыре месяца.

Пару раз сама природа устроила мне серьезную проверку. Первый раз это был внезапно подошедший ливень. МиГ-25 в таких условиях имел одну нехорошую особенность: его лобовое стекло заливало так, что летчик на посадке практически ничего не видел. Хотя практики приборных полетов, кроме как под шторкой, у меня не было, но я же все свободное время не вылезал из-за тренажера, потому стена обрушившейся воды меня особо не испугала. В компании нескольких экипажей, попавших в такую же передрягу, я начал заходить на посадку. До дальнего привода проблем не возникало. Но потом, когда надо было снижаться и уменьшать скорость практически вслепую, заставить себя лезть к земле «с завязанными глазами» было довольно трудно. Стиснув зубы, я плавно снижал самолет по заданной траектории, которая отображалась на приборах. Не дергаясь и запретив себе поглядывать в «закабинное» пространство, я нашел силы долететь до полосы. Когда уже был над ВПП, уверенный голос руководителя полетов дал команду:

– Полоса под вами, плавно убирай обороты, добирай!

Но я и сам уже видел мелькающие прямоугольники бетона. Затянув обороты, я соразмерно приближению к земле добрал ручку и плавно приземлился.

– Отлично, – поблагодарил переволновавшийся не меньше меня руководитель полетов.

После посадки и выпуска тормозного парашюта эмоциональное напряжение резко спало, и мои коленки начали предательски трястись.

Не все пилоты сели с первого раза, кое-кому пришлось выполнить несколько заходов, но в конечном итоге все успешно сели. Благодарность командир полка объявил только мне – возможно, потому, что я был самым молодым.

Вторым тестом на психологическую устойчивость и летное мастерство стал для меня «вынос» производственного смога со стороны Сумгаита. Напротив нашего аэродрома примерно в пяти километрах располагался громадный химический комбинат, который и днем и ночью выбрасывал из своего чрева сотни тонн дыма. Апшеронский полуостров, у основания которого находилась Насосная, с севера и юга омывался Каспийским морем, и оно служило своего рода аэродинамической трубой за счет разницы температур на побережьях, так что обычно соседство с комбинатом нам не доставляло неприятностей. Редко, но бывало, устанавливался полнейший штиль, и тогда вся низменность, примыкающая к химкомбинату, мгновенно заполнялась едким, зеленоватого цвета дымом. Видимость в нем иногда не превышала двести – триста метров.

Обычно руководитель полетов при прекращении ветра старался в кратчайшее время завести экипажи на посадку, но иногда природа действовала быстрее человека. Вот в такие условия я однажды и попал. Посадка в ливень руководителю полетов казалась менее сложной: он наблюдал самолет иногда за километр. А вот посадка в дыму на РП воздействовала гораздо хуже, чем на летчика. Дело в том, что летчик, хоть и ограниченно, но видел впереди себя и подстилающую поверхность, и ориентиры, и это позволяло ему хоть как-то определяться в пространстве. К тому же навстречу экипажу включался прожектор со снятым рассеивателем, и пилот даже в тумане видел его свет гораздо раньше, чем полосу. Руководитель полетов обнаруживал самолет только тогда, когда тот появлялся в пределах видимости, то есть двухсот-трехсот метров, и для него появление самолета было всегда несколько неожиданным, так как редко это происходило в одном и том же месте.

Заход в дыму для меня оказался гораздо проще, чем в ливне, после посадки колени уже не тряслись.

И на этот раз не все летчики удачно прошли тестирования, многих пришлось, как говорят в авиации, «уговаривать», а кое-кого и «угонять» на повторный заход.

Незаметно для других и для себя самого, я, несмотря на молодой возраст и сравнительно малый опыт, как теперь понимаю, попал в разряд сильнейших летчиков полка. Такие летчики есть в каждом полку, их немного, но когда надо решить сложную и важную задачу, обычно именно им ее и поручают. За таких пилотов командиры и руководители полетов всегда спокойны, так как знают, что из любой, даже самой невероятной ситуации они выйдут победителями.

Первый «намек» на звание сильнейшего я получил 11 августа

1977 года. Впервые было решено выполнить маневр, вылетев в составе звена из Насосной на аэродром Ростова-на-Дону. В состав звена были включены командующий авиации Бакинского округа ПВО генерал-майор Ленгарова, командир полка подполковник Телятников, заместитель командира эскадрильи майор Арсланов и я, старший летчик старший лейтенант Григорьев.

Так как полк парами еще не летал, то использовали порочную практику: самых младших по должности и званию ставили ведущими. Я был ведущим у генерала Ленгарова, а Коля Арсланов вел командира полка. Фактически звено было доверено вести мне, так как я шел первым. Соответственно и радиообмен за группу вел я. Но меня это не смущало, я достаточно хорошо подготовился к полету и не испытывал никаких комплексов. Возможно, наши «вожди» все специально так и спланировали, потому что командующему и командиру полка времени на подготовку к полетам катастрофически не хватало, да и вряд ли они к таким полетам готовились серьезно.

Стояла нестерпимая жара. Наша группа взлетела около пяти вечера. Набрав четверкой эшелон восемь тысяч четыреста метров, мы, как и положено, отошли по заданному маршруту. Полет на север особых сложностей не вызывал. Сразу за Махачкалой стали появляться шапки мощно-кучевой облачности. Верхняя граница «кучевки» была ниже высоты нашего полета и потому не мешала. Чем дальше на север, тем облаков становилось больше. Постепенно повышался и их верхний край. При подлете к Минеральным Водам вертикальные ватные столбы все чаще и чаще стали пересекать наш путь. В мощно-кучевой, а тем более в грозовой облачности летать запрещалось. Невидимые со стороны воздушные потоки, как в кипящей воде, бурлили внутри красивых со стороны, похожих на громадные ватные хлопья облаков. Нередко в этих облаках образовывался град, не менее опасный для самолета, чем встреча с пулей. В грозе ко всем прочим неприятностям прибавлялись молнии, которые своей энергией запросто могли отколоть самолету нос, крыло или хвост. В лучшем случае самолет, попавший в очаг такой «тучки», выбрасывало из нее, как щепку, в худшем ему грозила гибель.

Маневрируя между исполинскими глыбами, пока я их обходил, перекладываю самолет из крена в крен. Слева, повторяя мои маневры, плавно покачивается тройка МиГов. При этом, как при фигурном вождении, мы обходим расставленные природой препятствия. Начальство следует за мной, полностью доверившись воле «сопливого» ведущего. Мне приходилось не только уклоняться от облаков, но и осуществлять контроль

пути. Это было сложно, потому что отвороты от заданного курса порой достигали шестидесяти градусов. Рассчитанный мной маршрут не предусматривал такого «слалома». После каждого отворота приходилось возвращаться на линию заданного пути, и большую тревогу у меня вызывала мысль: хватит ли нам топлива после этих бесчисленных зигзагов? За себя я не переживал, так как обороты двигателей моего самолета были постоянными, и расход был минимальным, а вот моим ведомым на незапланированных маневрах приходилось то и дело манипулировать тягой, чтобы удержаться в строю, и потому расход топлива у них был гораздо выше. Я время от времени запрашивал остаток топлива у самого крайнего ведомого, подполковника Телятникова. После прохода траверза Ставрополя остаток у него был на одну тонну меньше, чем у меня, это укладывалось в проведенные мной навигационные расчеты. Наземные пункты управления, а их по всему маршруту было девять, зная, что в группе находится командующий авиации округа, стараясь показать свою работу, беспрерывно давали коррективы на исправление отклонений при очередном обходе облачности. Наконец Ленгарову эта трескотня надоела, и он довольно резко оборвал бдительных «направленцев»:

– Прошу нам не мешать, по линии пути мощно-кучевая облачность, мы ее обходим. Все под контролем! Передайте всем по направлению!

Эфир стал заметно свободнее, и мы продолжили полет без лишней «болтовни».

Кое-где стали появляться «наковальни» грозовых туч, но они пока были в стороне от нашего полета. По всему было видно, что идет формирование мощного грозового фронта. В голове промелькнула мысль: «Ночью будет сплошная стена!»

Над Ростовом также стояла мощная кучевка, снижаться на аэродром пришлось, опять лавируя между облаками. Тем не менее, мы вышли на аэродром в четком боевом порядке «пеленг». Пройдя над стартом звеном, я даю команду:

– Роспуск!

Энергично разворачиваюсь в сторону третьего разворота. У меня крен семьдесят градусов, у Ленгарова – шестьдесят, у Коли Арсланова – пятьдесят, у Телятникова – сорок. С земли это смотрится весьма эффектно. Мои ведомые «рассыпаются», как раскрывающийся веер, обеспечивая себя безопасной дистанцией на посадке. Я уверенно сажусь на аэродроме, где всего год назад едва не оборвалась моя летная карьера и сама жизнь.

Руководитель полетов дает мне команду зарулить в специально отведенный для нас «карман» рулежной дорожки,

чтобы мы не мешали самолетам местного полка.

Технарь поднятыми вверх руками корректирует мои движения. Вот он скрестил их над головой. Всё, останавливаюсь и выключаю двигатели. Слева от самолета стоят два армейских УАЗика и небольшая группа построившихся в шеренгу местных начальников. Самый главный нервно прохаживаясь перед строем, даёт какие-то «ценные указания». Освободившись от привязных ремней, спускаюсь по стремянке на бетонку стоянки спиной к строю. Слышу чеканный шаг идущего ко мне с рапортом полковника.

– Ага! – подумал я, – Местное начальство решило, что первым сел Ленгаров, и поспешило ко мне с рапортом.

Так как я имел привычку маску до конца не снимать, и она у меня болталась зацепленная за проушины шлемофона, то определить по лицу личность пилота было довольно трудно. Увидев, наконец, мою улыбающуюся молодую физиономию, полковник грязно матюгнулся, коротко бросив:

– Где?

Я головой кивнул на заруливший рядом самолет командующего, из которого выбирался Ленгаров.

Свита бросилась туда. Четкий строй «начальников» распался и не произвел на Ленгарова того эффекта, на который рассчитывали местные вожди.

Ростов встретил нас приятной прохладой. Пока самолеты готовили к повторному вылету, я нашел Колпачка – своего друга-однокашника по училищу и недавнего однополчанина по Астрахани. Растянувшись в густой сочной траве у местного «квадрата», я блаженно восстанавливал силы после полуторачасового полета. Колпачок все никак не мог поверить, что за столь короткий срок я дошел до самостоятельного перелета на другой аэродром. Оказывается, он совсем недавно вылетел на МиГ-25 и летал только в зону на простой пилотаж. Ростовский полк, в отличие от нашего, нес боевое дежурство, и заниматься «третьеклассной» молодежью не хватало ни сил, ни времени. Славик стал строить планы, как мы проведем сегодняшний вечер.

– Ты о чем? – спросил я его, когда до меня дошел смысл его рассуждений.

– Так посмотри на часы. Уже сумерки, все, «паровоз ушел», ночью-то вы не полетите! – продолжил мой друг.

– Как раз ночью и полетим! – ответил я, довольный произведенным впечатлением.

– Да-а! – только и смог сказать одновременно обескураженный и восхищенный Колпачок.

Через час самолеты были готовы к вылету, и мы, получив короткий инструктаж, заняли готовность в кабинах самолетов. Назад летели в такой же последовательности, только на десятиминутном интервале.

Группе дали эшелон семь тысяч двести метров. Заняв высоту, я подумал, что эшелон не совсем удачен для расхода топлива. Южная ночь быстро вступила в свои права. Впереди по линии пути все чаше и чаще мелькают пока еще далекие зарницы. При подлете к Минеральным Водам они превратились в сплошные, идущие друг за другом вспышки, озаряющие ставший поперек нашего пути хребет из грозовых туч. Фронт тянется с востока на запад перпендикулярно моему полету. Энергию сотен Хиросим всосал он сегодняшним жарким днем, выплескивая ее ливнем, молниями и раскатами грома. Неровные его склоны, освещаемые вспышками, возвышались громадой горной грядой, ставшей на моем пути. Даже самые низкие вершины были гораздо выше высоты моего полета. Встревоженным роем мелькают светлячки гражданских самолетов, обходящие очаги грозы.

Аэроузел Минеральных Вод был одним из самых насыщенных. Сотни гражданских самолетов в разгар курортного сезона везут ничего не подозревающих пассажиров огромной страны на отдых и обратно. Они одновременно летят с разных направлений в одну точку, чтобы потом разойтись по своим трассам. Мы находимся на одном радиоканале связи с гражданскими бортами и слышим невообразимый гвалт переговоров. В обычных условиях «граждане» молча летят на своих эшелонах, зная, что никто их «не подрежет», «не перейдет дорогу». Но сейчас, уклоняясь от смертельных центров грозовых облаков, каждый спасается в одиночку. Пассажирские самолеты оборудованы метеорологическими локаторами, которые позволяют «видеть» очаги гроз и своевременно их обходить. Локаторы истребителей могут обнаруживать только воздушные цели и потому в данной ситуации совершенно бесполезны. По всем канонам и правилам, я должен был прекратить задание и вернуться на аэродром вылета. Но ведь за мной шла группа. И как я буду выглядеть в глазах моих командиров, доверивших мне право первопроходца? Нет, о возврате не могло быть речи.

Слева, справа, снизу и сверху – везде мелькают красные маячки наших гражданских коллег. С земли нам категорично напоминают о необходимости выдерживать заданный эшелон. Когда до Грозового хребта остается километров сто, я, махнув рукой на призывы пункта управления идти на своем эшелоне, увеличиваю обороты до максимальных и набираю высоту. У меня

еще теплилась надежда, что удастся обогнуть облака сверху. Наземный пункт управления Ессентуки, наблюдая увеличение высоты, надрывно запрещает набор. Я, делая вид, что не слышу, продолжаю «карабкаться» вверх. С тревогой просматривая переднюю полусферу, маневрируя, уклоняюсь от встречи с вездесущими светлячками. Так удается набрать высоту девять с половиной километров. Этого явно не хватит. Рядом со мной изредка мелькают молнии, но основной фронт находится прямо по курсу – и никакой надежды пролезть в ложбину между облаками. Сплошная стена, беспрерывно освещаемая сполохами разбушевавшейся стихии, непреодолимой преградой становится на моем пути. В очередных вспышках отчетливо видны переливающиеся всеми цветами радуги зловещие вихри грозы. Огненные стрелы зигзагами уходят вниз, вверх и в стороны. Когда до стены остается совсем немного, «врубаю» форсаж и продолжаю набор.

Я уже не обращаю внимания на команды земли и на суетящиеся огоньки светлячков. Мне понятно: если попаду в этот «бурлящий котел», то живым из него не выберусь. Набрав высоту двенадцать тысяч метров, я, к своему ужасу, вижу, что этого мало для преодоления преграды. Молнии непрерывным потоком летят из хребта. Самолет на «дозвуке» больше высоту не набирает. С громадными углами атаки на форсажах, на приборной скорости пятьсот километров в час он, как в прорву, поглощает топливо через контуры своих двигателей, работающих на полном форсаже. Но я о топливе сейчас думаю меньше всего. Моя сверхзадача – «перемахнуть» смертельную гряду. Кажется, что до границы облаков подать рукой. Стиснув зубы, я перевожу самолет на снижение в самую пучину разбушевавшейся стихии. Для дальнейшего набора мне надо перейти звук, разогнать приборную скорость хотя бы до тысячи километров в час. Медленно-медленно указатель скорости ползет вправо. Качнулись стрелки, звук преодолен. Но набирать высоту еще рано, скорость всего лишь семьсот километров. Прямо по линии пути в мою сторону летят огненные смерчи, подсвечивая водоворот необузданной стихии. Моя задняя полусфера непрерывно вспыхивает красным пульсирующим светом. Это огонь форсажей, рассеиваемый плотными облаками.

Непреодолимо тянет взять ручку на себя и уйти подальше от всего этого кошмара. Но я нахожу в себе силы не поддаться страху и продолжаю разгон. В закабинное пространство стараюсь не смотреть. Яркие сполохи на мгновения ослепляют меня. Я нахожусь в облаках, которые поражают каким-то совершенно фантастическим цветом – от ярко-зеленого до малинового.

Чувствую усиливающуюся тряску самолета. В наушниках стоит такой треск, что уши едва его выдерживают. Скорость тысяча километров, я плавно, насколько это мне удается, перевожу самолет в набор. Закабинное пространство, как мне кажется, горит гигантской топкой. Постоянно меняющаяся освещенность облаков создает картину преисподней. Если ад существует, то он может быть только таким. Кто сказал, что преисподняя где-то внутри Земли? Вот она, совсем рядом, на высоте тринадцати километров.

Самолет тем временем уверенно набирает высоту, тряска и болтанка невообразимые. На пятнадцати тысячах я наконец-то выскакиваю из стихии. Набираю высоту шестнадцать километров и, немного успокоившись, оглядываю близлежащее пространство. В зареве молний, которые сейчас подсвечивают снизу, хорошо виден грозовой фронт, его середина сейчас подо мной. Слава Богу, я в ложбине! Отдельные вершины хребта уходят выше двадцати километров, но они не на линии пути и не представляют опасности. Треск в наушниках прекратился, и я слышу настойчивый голос пункта управления, который уточняет мою высоту.

– Семь двести!– отвечаю я ему, чтобы он не верил своим глазам.

– Понял, семь двести, – успокоился сидящий где-то в подземелье офицер.

Происходящее постепенно обретает реальные черты. Я вспоминаю, что мне предстоит преодолеть еще шестьсот километров, а сколько я пролетел на форсажах, не знаю. Оценив обстановку, и по всполохам определив, что основные тучи уже позади, отключаю форсажи и, погасив скорость до пятисот пятидесяти километров, начинаю снижаться. В этот момент в наушниках слышу голос Ленгарова:

– Эй, впереди, как обходил грозу?

Я молчу, понимая, что все мое недавнее поведение в полете было сплошным нарушением всех инструкций и правил.

– Впереди, ты что, оглох? Как прошел грозу? – более настойчиво требует ответить командующий.

Понимая, что он сейчас в такой же ситуации, в какой десять минут назад был я, тихо отвечаю:

– Набор высоты, на форсажах.

– Понял, на форсажах! – обрадовано кричит Ленгаров.

– На сверхзвуке, на приборной тысяча, – почти шепотом говорю я.

– Понял, на сверхзвуке, на приборной тысяча! – удовлетворенно, и совсем не шепотом, отвечает генерал, как

будто получил подтверждение своего решения от вышестоящего начальника.

Возбуждение стихло, и мне почему-то стало нестерпимо холодно. Сначала я подумал, что это реакция на пережитый стресс. Но когда я увидел в залитой красной подсветкой кабине снежные хлопья, то понял, что дело в кондиционере. Поставив из автоматического регулирования на «тепло», я стал ждать, когда перенастроится система кондиционирования. Но снег по-прежнему валил из ее патрубков. Я понял, что произошел отказ. Еще был шанс выключить вручную кран питания кабины. Но и он не поддавался – по всей видимости, был во льду. Заняв высоту двенадцать километров, для экономии топлива, я весь остаток пути провел в борьбе с холодом. До Насосной оставалось минут сорок. На мне был легкий летний комбинезон. Минут через двадцать полета я уже окончательно околевал. Мрачные мысли покинуть самолет стали лезть в голову.

– Как же так, победить грозовой фронт, подсказать самому командующему, – и позорно катапультироваться в такой банальной ситуации? – задавал я себе вопрос и гнал прочь глупые мысли.

Трясясь в ознобе, я продолжал полет. Наконец-то показался родной аэродром. Заикаясь при ведении радиообмена от холода, я все же благополучно произвел посадку. Техник самолета, открывший мне фонарь после заруливания, с удивлением поглядел на трясущегося пилота:

– Что случилось?

– Заммеерзз! Что, не видишь?!

– В тридцатипятиградусную жару?

– Ппоссмоттри на патрубки, они все во льду! Надо следить за самолетом! – зло бросил я ему, вылезая из кабины самолета, похожий на всю незабвенную «тройку проходимцев» разом, когда они вываливались из рефрижератора в бессмертном фильме «Кавказская пленница».

Вскоре приземлилась моя группа. Генерал Ленгаров, видимо, еще не отошедший от столь необычного перелета, скупо нас поблагодарил, сел в свою «Волгу» и укатил в Баку, не дожидаясь окончания полетов.

В полку я был единственным летчиком-комсомольцем, все остальные были членами партии. Я, пока было можно, с членством тянул, хотя знал, что для профессионального и карьерного роста это будет необходимо. Как единственного пилота-комсомольца, меня по всякому случаю посылали на разные комсомольские сборища. Как-то в Баку на одной из конференций мне доверили выступить перед элитой окружной

военной молодежи. Вместо того, чтобы рассуждать о высокой морально-психологической и политической подготовке летного состава, я с пафосом стал рассказывать о полете на воздушный бой в стратосфере. Делегаты, привыкшие к казенным речам о всеобщем одобрении и поддержке линии партии, дружно проснулись.

Военно-политический начальник округа генерал-лейтенант Быченко в перерыве подозвал меня к себе, поблагодарил за выступление и сказал, что все-таки я маленько приукрасил действительность, когда говорил, что в переднюю полусферу МиГ-25 сближается с противником со скоростью шесть тысяч километров в час, то есть почти тысяча семьсот метров в секунду. Только я открыл рот, чтобы объяснить, что имел в виду суммарную скорость сближения перехватчика и цели, как он, отечески похлопав меня по плечу и подтолкнув, дал понять, что высочайшая аудиенция закончена, словами:

– Эх! Молодо-зелено!

Летчик платит жизнью

Из очередного отпуска я возвратился во второй половине октября. Догуливая последние дни, с завистью и предвкушением смотрел на пролетающие над городком МиГи.

24 октября проходили очередные полеты. Стояла довольно простая погода. Истребители с ревом проносились на высоте сто метров после взлета над крышей нашей пятиэтажки, заставляя дрожать стены и мебель. В середине дня полеты прекратились. Я обычно всегда с настороженностью относился к паузам в полетах. И на этот раз какая-то тревога зародилась в душе. Через два часа ко мне вбежал Серега Павлишин и, как обухом по голове, оглоушил:

– Погиб Славик Рахимов!

Мы бросились на аэродром. По угрюмым лицам пилотов было понятно, что произошло непоправимое. Славик упал в двадцати километрах от аэродрома, посредине основания Апшеронского полуострова. Всю ночь, пока наши командиры проводили предварительное расследование, мы пили в гаражах спирт. Летчики полка, несмотря на иногда возникающие разногласия и стычки, жили одной семьей, и каждая потеря больно отзывалась в наших сердцах. Рахимов, всеобщий любимец и один из сильнейших летчиков полка, не мог вот так уйти из жизни. В простых условиях, когда ни видимость, ни облака не могли быть помехой, не долетел до полосы… Просто пропал с экрана локатора.

Уже позже, анализируя его полеты, мы смогли выдвинуть наиболее правдоподобную версию катастрофы. На МиГ-25 была шторка, которая должна использоваться в военное время для уменьшения влияния светового импульса при ядерном взрыве. Обычно летчики ею пользовались, прикрываясь от яркого солнечного света, оставляя небольшую щель для визуального полета. Но Славик, для которого каждый полет был вкладом в копилку его опыта, использовал ее при заходе на посадку для тренировки в приборном полете. Вот и в этот раз он, вероятно, закрывшись шторкой, заходил на посадку «вслепую». Допустив ошибку в считывании высоты, он спокойно снижался на посадочном курсе, предполагая, что высота на тысячу метров больше, чем она была на самом деле. На удалении двадцать километров ничего не ожидающий пилот «встретился» с землей. Вот такой нелепой была смерть одного из лучших летчиков полка. Конечно, это только наше предположение, ведь другого объяснения, почему высота на всей глиссаде снижения была

на тысячу метров меньше, у нас просто не было. О том, что он закрывался шторкой, он говорил своему лучшему другу Юре Поварницыну.

И опять руководитель посадки «проспал». На этот раз им был Николай Цветов. В отличие от Швецова, пленку он не засветил и честно признался, что «проспал». Так как полет проходил в простых метеоусловиях, то экипажами он не управлял и не контролировал заход по высоте. Авиация еще раз всем нам напомнила, что мелочей не прощает. А плата за них самая дорогая – жизнь!

Безусловно, в своей гибели Славик был виноват сам. Почти каждый летчик за свою летную жизнь хоть раз путает высоту. Был однажды такой «грех» и у меня, но мне повезло, я ее попутал в сторону увеличения. Особенно опасно попутать высоту ночью, когда даже вне облачности, при отсутствии световых ориентиров, визуально определить высоту невозможно.

Дело в том, что традиционный указатель высоты имеет две шкалы и две стрелки. Внешняя показывает десятки и сотни метров, и когда большая тонкая стрелка пройдет по ней круг, на маленькой, внутренней шкале «толстенькая» короткая стрелка покажет летчику, что высота уменьшилась на километр. Каждое деление шкалы соответствует одному километру, поэтому попутать высоту, особенно если пилот на какой-то период времени отвлекся, не представляет большого труда. Став инструктором, я не раз сталкивался с такими ошибками летчиков. Будь Славик не под шторкой, он, конечно же, вовремя обнаружил бы свою ошибку. Но обстоятельства сложились трагически, и никто ему не подсказал.

Славик, узбек по национальности, был круглым сиротой: родители погибли в автомобильной катастрофе, когда ему было три года. Маленького мальчика взяла на воспитание простая русская женщина Варвара Васильевна. Слава знал об этом, да и скрыть это было очень трудно, так как его внешность была типично восточной. Он боготворил свою приемную мать. Несмотря на явное недовольство жены, она жила вместе с ними, в одной квартире. За свою недолгую офицерскую жизнь Рахимов сменил два гарнизона и не расставался со своей приемной матерью, женщиной, которая вынянчила и вырастила его.

Вдова Славика хотела похоронить его в Армавире, а Варвара Васильевна просила оставить его в Насосной, так как ехать ей было некуда, и последние свои дни она хотела провести рядом с могилой названного сына. Его похоронили на местном кладбище, где мусульманские могилы перемешались с христианскими. Симпатичная девочка лет четырех с ярко

выраженными узбекскими чертами никак не могла понять, почему плачут мама, бабушка и другие, и почему все говорят о папе, что он ушел. Куда ушел?..

После гибели Александра Пелешенко прошло немногим больше полугода, и вот полк снова хоронит своего летчика. И опять виноват пресловутый человеческий фактор. Ошибся пилот, на его ошибку наложилась ошибка руководителя полетов, или наоборот – и безобидная ситуация превратилась в катастрофическую. Если бы Пелешенко запросил у руководителя зоны посадки свое удаление или хотя бы назвал высоту полета, то, наверняка, осознал бы свое положение. Если бы Рахимов хоть раз взглянул на радиовысотомер, то не стал бы снижаться навстречу своей смерти! Но увы… И если для сидящего на земле руководителя в худшем случае ошибка аукнется досрочным увольнением, то для летчика она заканчивается могилой.

Став авиационным командиром, я очень часто напоминал пилотам:

– Вас все хотят убить! Не потому, что все убийцы, а потому, что человеку свойственно ошибаться. Никогда никому не верьте! Если есть какие-то сомнения, переспросите, уточните, в конце концов прекратите задание! Пусть вас обзовут дураком, трусом, кем угодно, но вы будете живы и здоровы, а не останетесь навечно молодым в памяти своих товарищей!

«Цель ваша!.. Работайте!»

В январе были назначены боевые стрельбы. Мне досталась ночная парашютная мишень ПМ-8. Стрельбы проводились на союзном полигоне Красноводск. Предварительно перед стрельбами мы слетали ночью полком на аэродром Красноводск, чтобы познакомиться с его особенностями. Командир полка подполковник Телятников умудрился «заблудиться» на рулежках и «карманах» аэродрома, позорно выдав в эфир:

– Я два ноля первый, где я?

Конфуз командира особенно не афишировали, сделав вид, что никто ничего не заметил. Для себя я сделал вывод, что и командиру надо готовиться к полетам, несмотря на любую занятость.

А еще Красноводск мне запомнился необычайно темной ночью. После взлета с аэродрома мне показалось, что меня засосала черная дыра. Такой темноты я никогда не видел. Стояла приземная дымка, на небе звезды не просматривались, и внезапно окружившая меня после отрыва от земли темнота была

могильной. Нас предупредили, что после взлета будет «как у негра в заднице» – такова особенность аэродрома, но все равно от накрывшей тебя черной, непроглядной мглы по спине пробежали мурашки. Продолжалось это недолго, на высоте тысяча метров дымка исчезла, и звезды засветили с привычной яркостью и блеском. Я вспомнил, что два года назад в Красноводске на взлете, на самолете Су-9 погиб летчик местного полка, чеченец по национальности, старший лейтенант Борис Чотчаев. Причины катастрофы до конца не были выявлены, но наиболее вероятная – отказ авиагоризонта. В те минуты я подумал, что при такой черноте немудрено «завалиться» даже в простых условиях.

Настал день боевых стрельб. Погода выдалась плохая донельзя. Низкая сплошная облачность начиналась на высоте пятьсот метров и заканчивалась на высоте десять километров. Стрелять по ПМ-6 в простых метеоусловиях – одно удовольствие. Ярко светящийся в несколько миллионов свечей факел мишени виден за сто километров, поэтому обнаружить его летчику не представляет особого труда. Но только не в этот раз. Надежно окутанные сплошной облачностью, мы не имели никакого визуального контакта ни с мишенью, ни с наземными ориентирами. К тому же мы, поднимаясь с Насосной, шли за четыреста километров на полигон, становились в зону дежурства и оттуда наносили свой «несокрушимый» удар по мишени. После стрельбы, в зависимости от остатка топлива, шли на посадку на свой аэродром или садились в Красноводске.

Меня подняли, когда ночь полностью вступила в свои права. Весь полет проходил в облаках. Я благополучно встал в зону дежурства и стал ждать, когда наступит мой черед. Минут через десять меня стали наводить. По всей видимости, что-то с мишенью не получилось, и мне несколько раз дали команду на изменение курса, окончательно запутав в определении места положения. Наконец-то я услышал долгожданную команду:

– До цели пятьдесят километров, излучение!

Я включил прицел на излучение и на удалении пятьдесят километров обнаружил две цели.

– Понятно, – подумал я, – постановщик мишени не успел еще далеко уйти. Сейчас узнаем, „ху из ху“!».

Я включил опознавание, и над правой меткой появилась черточка, которая означала «Я свой самолет!».

– С вами все ясно, товарищ «постановщик», вас трогать не будем! – подумал я, а в эфир передал:

– Цель наблюдаю, на запрос не отвечает!

Откуда-то издалека донесся голос руководителя стрельб:

– Работу разрешаю!

– Понял, разрешили!

Я загнал между стробами метку бомбы и нажал кнопку захвата. Развертка экрана несколько раз просканировала горизонтальный обзор, мигнула, и картинка на прицеле поменялась. Появилось прицельное колечко, метка луча прицела, а с левой стороны – метки дальности, скорости моего самолета и скорости сближения, которые почти лежали друг на дружке.

Прекрасно! Все соответствует захвату неподвижно висящей на высоте десять километров бомбе. Подождав еще секунд пять, чтобы не сбросило захват, докладываю:

– В захвате!

– Цель ваша! До цели двадцать пять! Работайте!

Что может быть прекрасней такой команды! Сохранившийся где-то в генах азарт воина-охотника влил в мою кровь солидную дозу адреналина, и я, несмотря на всю сложность ночного приборного полета, с ясной головой координированными движениями загоняю прицельное кольцо в центр перекрестия. Вручную дублирую команды на подготовку ракет, с нетерпением жду когда внизу индикатора прицела загорится зеленый сигнал ПР, то есть «Пуск разрешен».

Загорается ПР. Считаю про себя: «Один, два, три», – и нажимаю гашетку.

Самолет вздрагивает, из-под левого крыла вырывается сноп огня, и с шумом, который слышен даже в кабине самолета, огненный смерч, на миг ослепив меня, уносится навстречу «противнику». Крыло самолета, омытое пламенем ракеты с левой стороны и освобожденное на полтонны, энергично накреняет мой аппарат в правую сторону на угол шестьдесят градусов. Парирую крен и выключаю излучение, дабы не подсвечивать цель и оставить ее на «добитие» следующему за мной «стрелку».

Сто сорок тысяч народных рублей, или двадцать пять «Жигулей», пропали в ночной тьме, как и не бывало. Через двенадцать секунд они пронесутся мимо парашютной мишени, не причинив ей вреда, так как отключен взрыватель. Еще через двадцать секунд в ночном небе Туркмении раздастся взрыв. Это сработает самоликвидатор, подорвав сорокакилограммовую боевой часть ракеты, чтобы та, не дай бог, не улетела куда не следует. Грозное оружие разнесется на мелкие кусочки, упадут они на дно Кара-Богаз-Гола, растворясь в его соленой рапе. В том числе и двести граммов платины и золота, находящиеся в контактах и разъемах. А сколько драгметаллов там уже растворено за десятки лет работы полигона – одному Богу ведомо.

С максимально возможным креном отваливаю от цели, чтобы не угодить в прицел своему товарищу.

– Пуск левой, оружие выключил, остаток шесть тонн! – докладываю на командный пункт о выполнении боевой задачи.

– Посадка на «Тритоне»! – дает команду руководитель.

Это значит, что буду садиться дома, в Насосной.

До аэродрома четыреста километров. С чувством выполненного долга лечу в родные пенаты, перешагнув еще одну ступеньку в освоении самого современного и скоростного в мире истребителя-перехватчика. Для преодоления заветного рубежа – стать военным летчиком первого класса – преград нет.

На аэродроме ждут очередной боевой листок с моей счастливой физиономией, поздравления товарищей, боевые сто граммов масандры. Масандра – это совсем не то, что вы подумали, не знаменитое крымское виноградное вино. Это принятое в авиационной среде название спирто-водяной смеси, используемой для охлаждения генераторов и других самолетных агрегатов. Техники и летчики такую смесь применяли подчас не по прямому назначению. Всего в самолет вливалось более двухсот литров этой высококачественной водки. Ушлые авиаторы аббревиатуру «масандра» расшифровывали так: «Микоян Артем сын армянского народа дарит работникам авиации». Говорят, что когда у Генерального конструктора спросили: «А не многовато ли в МиГ-25 заливается спирта?» – он ответил: «Если надо, мы вместо спирта будем заливать армянский коньяк!»

Как я «бомбил» Нефтяные Камни

Вскоре после боевых стрельб полк заступил на боевое дежурство. Вот тут-то я понял все его «прелести»! В полку было четыре десятка летчиков, человек пять постоянно были в отпуске, пятеро восстанавливались после отпуска, трое стационарно проходили комиссию. Пилоты от командира эскадрильи и выше вообще не дежурили. В лучшем случае дежурило постоянно двадцать летчиков, в худшем – десять, а иногда и меньше. Если учесть, что двое дежурили днем, двое ночью и двое находились в усилении на случай подъема дежурной пары, то, попав в разряд дежуривших, пилот по существу находился под арестом. На самом боевом дежурстве даже для того, чтобы отлучиться по малой нужде, надо было спрашивать разрешение оперативного дежурного. А, находясь в усилении, ты не смел выйти за пределы своего жилища, так как в любой момент мог раздаться противный сигнал сирены, и через две минуты ты уже обязан быть в кабине самолета.

Из-за частых боевых дежурств стала пробуксовывать подготовка на класс. И все-таки к весне я полностью прошел программу днем и ночью в облаках, в том числе при минимуме погоды, и был готов к сдаче. Чуть-чуть не хватало общего налета в часах. К тому моменту у меня сменился командир звена, им стал Саня Манзюк.

Как-то раз в полк приехала какая-то серьезная комиссия. По всеобщему переполоху, я понял, что нагрянули они к нам неспроста. Я был рядовым летчиком, и потому не имел доступа к служебным совещаниям руководящего состава. Но, тем не менее, по какой-то счастливой случайности узнал цель визитеров. Оказывается в Каспии произошло ЧП – развалился знаменитый город на сваях «Нефтяные Камни». По скудной информации удалось узнать, что полопались все стекла домов, упали несколько опор и киосков, снесло кое-где крыши. В общем, ущерб тянет лет десять тюрьмы. И причина этого стихийного бедствия известна: какая-то «сволочь» летала над этом уникальным городом на сверхзвуке!

У меня все похолодело внутри, я понял, что на сей раз можно не только лишиться летной профессии и распрощаться с Красной Армией, но и попасть в места не столь отдаленные. Недолго думая, я обратился к своему шурину, а по совместительству командиру звена, Сане Манзюку:

– Саня, выручай! – и я ему рассказал, что я та самая сволочь, что «развалила» Нефтяные Камни.

– Да, плохи дела! – присвистнул мой командир и родственник.

– Хорошо, что меня включили в состав комиссии от полка, сейчас что-нибудь придумаю!

Через час он появился и с таинственным видом попросил выйти из класса.

– Знаешь, что это? – показав мне десятка три фотопленок, туго свернутых в небольшие рулончики.

– Объективный контроль.

– Правильно! Это все твои перехваты на средних высотах в заднюю полусферу. Дарю на память!

– Спасибо, Саня!

Я схватил пленки и, скрывшись за свалкой мусора за нашим летным домиком, дабы никто не видел, собрал костер и сжег следы своего «преступления». Как говорится «нет пленок, и проблем нет».

Надеюсь, срок давности за это деяние давно истек, да и ущерб я нанес не нынешнему Азербайджану, а Советскому Союзу, чес возможно и приблизил его развал. Честное слово

не хотел. И искренне сожалею о содеянном.

Звезды «хватают» не только с небес…

В один из весенних дней я выполнял два полета ночью на воздушный бой на малой высоте. Перехваты отрабатывались «друг по другу». Сначала мой напарник Серега Бирюков был моей целью на высоте восемьсот метров, а я его перехватывал на высоте шестьсот метров. Потом мы менялись местами.

И вот я в атаке. Надо сказать, что полет на малой высоте всегда таит опасность, тем паче ночью. Ведь стоит допустить вертикальную скорость снижения всего лишь десять метров в секунду, что для истребителя не проблема, и через минуту будет «полон рот земли», вернее, «воды»: большинство полетов на малой высоте выполнялось над морем.

При пилотировании все внимание – приборам контроля режима полета и прицельной системе. Ни одного взгляда в закабинное пространство. Успешно атаковав цель, я энергично выхожу влево, создав крен шестьдесят градусов. Были простые метеоусловия, и я, как обычно, посмотрел влево. Лучше бы я туда не смотрел. Подо мной были звезды!

– Неужели я завалился? – промелькнуло в голове.

Инстинкт самосохранения заставил меня вывести самолет из крена. Сначала я стал вращать его визуально. Звезды двигались, но не уходили из-под крыла. Тогда я попытался установить крен «ноль» по авиагоризонту. «Птичка» авиагоризонта как-то неестественно покачивалась с крыла на крыло с амплитудой десять градусов. Невозможно было зафиксировать самолет без крена. Мозг с невероятной скоростью перебрал сотни вариантов: что могло произойти и что делать?

В какой-то момент я понял, что звезды отражаются в море, и единственный выход – воспользоваться автоматическим приводом к горизонту. Я нажал кнопку на ручке управления – благо, она была под большим пальцем, и за ней не надо было тянуться. Самолет послушно убрал крен и зафиксировал высоту. По показаниям высотомера, указателям скорости и вариометра я понял, что самолет действительно летит «в горизонте». Кровь отхлынула у меня от головы, Слава богу, автомат не человек и не подвержен всевозможным вестибулярным ощущениям. Окончательно успокоившись, я решил продолжать полет дальше в автомате.

Установив кремальерой заданный курс, наблюдая, как самолет разворачивается, я с любопытством осматривал закабинное пространство. Звезды были кругом – слева, справа,

снизу, сверху и спереди. Нельзя было понять, в каком положении самолет, куда он летит – прямо, вертикально вверх или вертикально вниз. Кругом только космос. Ориентируясь по приборам, я определил, где верх, и обнаружил Большую Медведицу. Внизу было ее зеркальное отражение.

Полет в автомате проходил спокойно и давал мне возможность ориентироваться в пространстве только по приборам. Несколько раз я пробовал перейти на ручное управление, но всякий раз, хотя и был уже совершенно спокоен, никак не мог по ощущениям ориентироваться в пространстве. Малейшее отвлечение внимания от авиагоризонта приводило к тому, что начинал развиваться крен в ту или иную сторону. Лететь было можно, но полет стал для меня сплошным мучением. Бросив экспериментировать, «добрал» высоту до восьмисот метров и продолжил полет в автоматическом режиме, с любопытством прислушиваясь, вернее приглядываясь к новому мироощущению. Я и раньше слышал, что иногда звезды отражаются в море, но со мной это случилось впервые. Полет в автомате проходил спокойно, а вот у Бирюка, явно что-то не ладилось. На первом галсе он меня не «перехватил», на команды офицера боевого управления реагировал с опозданием, иногда не давая ответа. На втором галсе все-таки перехват состоялся. Серега выскочил у меня справа, из под носа, вернее, из под крыла, с набором высоты. Этим самым он грубо нарушил меры безопасности – пересек высоту цели. Мне стало понятно, что пилотирует он в «ручном» режиме, и что также «подхватил» иллюзию полета «в космосе». Я спокойно продолжил полет в режиме «привода к горизонту», пока не пересек береговую черту, где мое восприятие окружающей среды тут же приобрело нормальный для понимания вид.

После посадки я подошел к своему напарнику. На нем, как и на мне, была демисезонная куртка. Я сам пролил в полетах немало пота, видал изрядно вспотевших летчиков, но каким был сейчас Бирюк – такого не видал ни разу. Куртка на нем была мокрой насквозь, словно ее окунули в воду. На бледном Серегином лице застыла гримаса мученика.

– Бирюк, что с тобой? – спросил я напарника.

– А что, у тебя звезды в море не отражались? – вопросом на вопрос ответил он.

– Отражались!

– И что, ты чувствовал себя нормально?

– Да! Я просто включил «привод к горизонту» и любовался космосом!

– Во дурак! Как же я об этом не догадался! Ведь я уже был

готов катапультироваться! – корил себя Серега.

Сзади к Бирюку подошел его лучший друг Юра Левченко и сверху побрызгал на защитный шлем летчика водой.

– Бирючина, у тебя даже ЗШ пропотел! – глядя на мокрого летчика, с ехидцей произнес он.

– Не может быть! – стащил свой шлем и уставился на него.

Бирюк был одним из «хунвейбинов», и из-за слабой теоретической подготовки не раз попадал в анекдотические ситуации, вызывая нелицеприятные замечания на разборе полетов и насмешки друзей. Так, в самом начале переучивания при заходе на посадку он доложил руководителю с металлом в голосе:

– Сто двадцать третий, обороты семьдесят четыре процента, загорелась сигнальная лампочка «Лента перепуска» обоих двигателей.

Руководитель полетов, заместитель командира полка подполковник Веракса, тоже из плеяды «хунвейбинов», начал развивать из ничего аварийную ситуацию:

– Увеличить обороты семьдесят шесть!

– Сто двадцать третий, увеличил, лампочки погасли!

– Прекратить задание, обороты ниже семидесяти шести процентов не убирать!

Неизвестно, чем бы закончился полет, так как на оборотах выше семьдесят шесть процентов самолет не хочет уменьшать скорость, и зайти на посадку весьма проблематично. На их счастье, Андреев в это время был в воздухе и слышал этот диалог. Вмешавшись в управление, он передал летчику:

– Сто двадцать третий, у тебя все нормально. Было бы плохо, если бы лампочки «Лента перепуска» не загорелись!

На том инцидент был исчерпан.

Через какое-то время Бирюк полетел на потолок – и опять промашка. На высоте четырнадцать километров, как и положено, загорелась зеленая лампочка «Стабилизатор на посадку». Летчик, находясь в разгоне и наборе высоты, видит, что поступил сигнал, связанный с посадкой, а до нее еще как до Шанхая пешком, и героически докладывает на землю:

– Сто двадцать третий, загорелось табло «Стабилизатор на посадку».

Все тот же Веракса дает команду прекратить задание и возвращаться на точку. На сей раз в воздухе был майор Жуков, который тут же вмешался:

– Сто двадцать третий, продолжать задание, так и должно быть!

На большой разбор эти казусы не выносились, так как РП

подполковник Веракса был крайне амбициозен. В то время он исполнял обязанности командира полка, и малейшее замечание в свой адрес воспринимал очень болезненно.

Но Андреев при подготовке эскадрильи к полетам, следуя принципу «На своих ошибках учатся только дураки», все инциденты наших старших товарищей анализировал и периодически тестировал нас подобными ситуациями.

Бирюк летчиком был сильным, цену себе знал и мелкие промашки относил к неизбежным издержкам профессии. Потому и подколки со стороны коллег воспринимал спокойно, зла ни на кого не держал.

В армейской нашей среде службе, к сожалению, нередко мешают такие черты отдельных офицеров, как обостренное самолюбие, самомнение, спесь, неумение объективно оценить собственные силы и нежелание признать чужое превосходство.

Начальником штаба нашей эскадрильи был майор Алексей Снимщиков. Более заносчивого пилота, да в сочетании с профессиональной неграмотностью, я в своей летной жизни не встречал. Генерал Ленгаров почти после каждого совместного полета объявлял мне благодарности. Я, как и положено, докладывал об этом начальнику штаба. Каково же было мое удивление, когда я не обнаружил в своей дисциплинарной карточке ни одного поощрения. Спросил, в чем причина, у Снимщикова, в обязанности которого входило фиксировать взыскания и поощрения. На что бравый майор глубокомысленно мне ответил:

– Молод ты еще получать благодарности от командующего!

Сам же он летать с командующим почему-то большого желания не изъявлял. Мало того, при каждом удобном случае, несмотря на запрет командира эскадрильи, пытался упрятать нас в наряд., или в дежурным по полку, или в патруль, или еще куда-нибудь. Спорить с ним при его маниакальной подозрительности и мстительности было себе во вред. Жалобы командиру эскадрильи тоже выходили боком, он всегда находил возможность укусить тебя исподтишка.

Вскоре его послали на курсы начальников воздушно-огневой и тактической подготовки(ВОТП) полка. И нам на целых восемь месяцев стало дышаться свободнее и легче. Возвратившись в родной полк, Снимщиков обнаружил, что место начальника ВОТП, или «начбоя», как называли его у нас, занял Виктор Животов. Виктор, получив на должности командира эскадрильи подполковника, решил перейти на менее хлопотную, не связанную с личным составом должность «начбоя». Денежное довольствие на обеих должностях было одинаковым. Другой бы

на месте Снимщикова проглотил пилюлю, но не на того нарвались. Он едет с жалобой к командующему округа маршалу авиации Константинову. Животова вернули назад к «солдатским портянкам», а полк получил свежеобученного начальника ВОТП.

С той поры для летного состава наступили черные дни. Новоиспеченный шеф боевой подготовки так рьяно приступил к своим обязанностям, что все летчики тут же почувствовали это на собственной шкуре. Во-первых, в обязанности «начбоя» входило назначение на боевое дежурство, и больше всех дежурили те, кто не умел и не хотел перед ним лебезить. Во-вторых, он отвечал за объективный контроль полетов, то есть за расшифровку «черных ящиков». К тому времени, я, слава Богу, перестал «бомбить» Нефтяные Камни, но за мной водилось еще масса летных грехов: полеты на предельно малой высоте, мои любимые бочки днем и ночью, пикирования и горки с углами шестьдесят градусов, перевороты и полупетли. От всего пришлось отказаться. Но и этого оказалось мало. По мерам безопасности полетов крен при перехватах на малых высотах не должен превышать тридцать градусов, как и при перехвате в облаках. Я же забыл, когда у меня крен был менее шестидесяти. Перестраиваться было очень сложно, и меня частенько стали поднимать на разборе полетов как злостного нарушителя мер безопасности. Мы с нетерпением ждали, когда от нас уберут этого принципиального и старательного служаку.

Чистосердечное признание Жени Кравца

Летом 1978 года в Астрахани произошла авария. При пилотировании самолета Су-7у катапультировались майор Кравец и капитан Ермуханов, мои недавние однополчане и командиры.

До нас довели эту оперативную информацию во время очередных разборов, и, как всегда, в конце следовало резюме: причины летного происшествия выясняются, но уже сейчас выявлен ряд недостатков. Самые серьезные: оба пилота находились в равных должностях – командиров эскадрилий, и по заданию полет должен был выполняться под шторкой, а самолет оборудован ею не был. О состоянии летчиков не сообщалось.

Бывшие «астраханцы» стали гадать, что могло произойти, но больше всего нас интересовали наши товарищи: как прошло катапультирование, нет ли травм? Дело в том, что катапультирование редко заканчивалось без последствий для экипажа. Непринятие «изготовочной позы» перед тем, как покинуть самолет, запредельные параметры полета по скорости

и перегрузке в момент «выстреливания» кресла, нештатное приземление с парашютом – все это, как правило, было чревато травмами.

На следующий день дозвонились в Астрахань и узнали: Ермухан лежит в Астраханском госпитале, а Кравец не получил ни единой царапины и убыл в Бакинский госпиталь, на стационарную ВЛК. Вадик Меретин, Женя Недорезов и я решили в ближайшие выходные съездить в Баку, навестить товарища. Отлично зная прохиндея Кравца, я высказал предположение, что в госпитале у него отдельный кабинет. Так и было. Евгений Наумович предположил, что любой начальник испытывает проблемы в канцтоварах, и привез с собой кучу пузырьков туши, гуаши, ватман, ручки, карандаши и дефицитные в ту пору фломастеры. Начальник госпиталя, обрадовавшись дарам, выделил для него отдельную комнату, где тот, как Остап Бендер, только без мальчика, развернул кипучую деятельность по изготовлению стенгазет, описаний болезней, листовок о вреде курения и употребления спирта, медицинских сводок и прочих наглядных пособий.

Несколько заготовок с заголовками, выведенными не слишком талантливой рукой Кравца, лежали на его рабочем столе. При нашем появлении Наумыч расчувствовался, пустил скупую мужскую слезу, отодвинул в сторону орудия и предметы своего труда и вызвал дежурную медсестру, которая в короткий срок накрыла нам стол.

– У меня все здесь схвачено! – довольно произнес Кравец, явно наслаждаясь произведенным на нас впечатлением.

– Кто бы сомневался! – с уважением сказал Вадик Меретин.

Предусмотрительный Кравец заранее реквизировал все наши спиртные припасы в количестве десяти литров. Мы приступили к интенсивному уничтожению разбавленного водой спирта. В дружеской попойке он и поведал, как все произошло.

Коля Ермуханов к тому времени исполнял обязанности заместителя командира полка, представление на новую должность было на подписи в Москве, но приказа еще не было. Формально он был командиром эскадрильи. У Кравца вышел срок проверки под шторкой по дублирующим приборам, и Ермухан должен был его проверить. На самолете давным-давно сняли шторку, у которой вышел срок эксплуатации, а новую, как обычно, вовремя не поставили. Ничего страшного, по большому счету. Сотни полков сотни раз шли на такие нарушения. Полковые командиры и вышестоящие начальники обычно делали вид, что ничего не замечают, но когда случается происшествие, из этой мухи выдувают большого слона, чтобы затем можно было

легко назначить козла отпущения. Обычно на эту роль очень хорошо подходили командир звена, командир эскадрильи, заместитель командира полка по летной подготовке или сам командир полка, если он был в немилости у старших командиров. Все понимали: причина аварии совсем не в том, что Пупкин полетел с Попкиным.

И вот наши герои полетели с такими «вопиющими» нарушениями. По словам Кравца, при вводе в пикирование на высоте шесть километров у них внезапно отказало управление. Они попытались каким-то образом исправить ситуацию, но ничего путного не получилось, и на высоте четыре километра приняли единственно возможное решение – покинуть самолет. Первым «вышел из кабинета» Ермухан, следом Кравец.

Кравец нам честно признался, что это был второй в его жизни прыжок с парашютом. В летном училище его несколько раз поднимали на Ан-2 для прыжков, но он всякий раз после отрыва от земли открывал «запаску», и самолет приземлялся с незадачливым парашютистом на борту. Наконец, кафедре парашютно-десантной подготовки надоело бороться с трусливым курсантом. Два дюжих офицера скрутили бедолагу, не давая ему дернуть за спасительное кольцо «запаски», и как только самолет оказался над точкой выброски, с размаху выкинули его в открытые двери. Обезумевший от страха курсант из всего процесса только и запомнил свой душераздирающий крик. Но все обошлось, парашют, как и положено, принудительно раскрылся, и земля довольно мягко приняла обмякшего героя. На том его парашютная подготовка и закончилась. Ермухан же был одним из опытнейших летчиков-парашютистов. В свое время он был даже начальником парашютно-десантной службы полка. Значок «Парашютист-инструктор» заслуженно украшал его грудь.

Катапультирование произошло по штатной схеме, парашюты также раскрылись штатно. Но воздушная масса, как говорят синоптики, была турбулентной. Их обоих раскачивало, как маятник часов. Евгений Наумович, по его выражению, как «мешок с гомном», болтался на стропах и даже не пытался вмешаться в процесс. Ермухан, спускающийся рядом, тянул за какие-то стропы и в воздухе пытался инструктировать непрофессионала.

– Я даже не пытался его слушать, и тем более что-то там тянуть! – гордо сказал Кравец.

Прыгнули они над безлюдными калмыцкими степями. У земли ветер был силой двадцать метров в секунду, а это семьдесят километров в час, почти что ураган. Но, как всегда, везет дуракам и пьяницам. Толстенького невысокого Кравца перед самым приземлением порыв ветра приподнял и плавно опустил

у подножия бугра. Купол парашюта тут же погас, и летчик остался цел и невредим.

Ермухану повезло меньше. Несмотря на опыт, он не смог устранить колебания, и на нисходящей части амплитуды его со всего размаху ударило о степную твердь. Летчик получил удар такой силы, что на какое-то время отключился. Купол, как парус, потащил бедного пилота почти со скоростью ветра. Хорошо, что приземлившийся Кравец оказался на его пути. Он удачно перехватил и погасил купол его парашюта. Ермухан, пришедший в себя, не мог пошевелить ни рукой, ни ногой. Еле ворочая языком, он подсказывал Кравцу, как вскрыть аварийный запас и как им пользоваться. В это время над ними на малой высоте появился Су-11. Кравец знал, что рядом в другой зоне пилотировал Вася Чекуров. Он схватил радиостанцию и начал управлять экипажем:

– Вася, крен влево!

Самолет накренился влево.

– Теперь немного вправо!

Самолет накренился вправо.

– Выводи из крена!

Самолет вышел.

– Вот так и иди, Вася! Ты нас видишь? Мы по курсу! Молодец!

Ермухан что-то пытался ему сказать, но Евгений Наумович, увлеченный своими командами, не обращал на него внимания. Самолет с грохотом пронесся над ними.

– Слава Богу, обнаружил! Вот что значит вовремя дать команду! – сам себя похвалил Кравец.

– Коля, ты что там пытался мне сказать?

– У тебя радиостанция выключена, – прошелестел Ермухан.

Кравец с удивлением уставился на портативную станцию. Наземные тренажи, которые постоянно проводились с летным составом, он всегда игнорировал, и как включить ее, не представлял даже теоретически.

– Так я же жал на вот эту кнопку! И Вася выполнял мои команды! – никак не мог он успокоиться.

Никогда не унывающий Кравец соорудил из парашюта подстилку, бережно, стараясь не причинять Ермухану боли, переложил на нее товарища и попытался ее волочить. Но сил явно не хватало.

– От безысходности хоть плачь! – эмоционально рассказывал Евгений Наумович.

– На карте в радиусе тридцати километров ни одного населенного пункта. Я решил найти хотя бы обломки самолета, ведь их с воздуха найти гораздо легче, чем нас. Но куда самолет

упал, не заметил…

И тут ему пришла спасительная мысль подняться на бугор и осмотреть окружающую местность. Поднявшись метров на десять, он увидел километрах в трех догорающий самолет! В паре километров в другую сторону стояла чабанская кошара. Предупредив Ермухана, чтобы он ни волновался, Кравец побрел к кошаре. И здесь повезло. Недалеко в степи мирно паслась отара овец, с нею был чабан-калмык. Старик по-русски почти не говорил. Он с трудом понял, что от него хотят. Верблюд, незаменимое транспортное средство в этих краях, был в постоянной боевой готовности. И вот уже с помощью «корабля пустыни» волокут они бедного Ермухана к кибитке. Через какой-то промежуток времени над кибиткой появился спасательный вертолет. Его вызвал Кравец, получивший от Ермухана краткий курс использования сигнальных средств. На этом приключения пилотов закончились. Поблагодарив чабана за помощь и оставив ему шоколад из неприкосновенного запаса, они улетели на родную авиабазу.

Ермухана с поврежденным позвоночником отправили в госпиталь, а Кравец, не дожидаясь московской комиссии, «слинял» в Баку проходить ВЛК.

Сейчас он был в раздумье, что ему делать дальше – оставаться на летной работе или списываться. Из его рассказа было понятно, что экипаж пытаются обвинить в непреднамеренном срыве спарки в штопор. Раздувая полные щеки, Евгений Наумович убедительно и правдоподобно объяснял нам, как у них заклинило управление, как они дергали ручку, пытаясь сдвинуть ее с места. Подогретый изрядной дозой спирта Женя Недорезов испытующе поглядел в глаза Кравца:

– Женя, да брось ты, свои же люди, скажи честно: хулиганили и сорвались в штопор?

Кравец призадумался на секунду, потом заговорщическим шепотом спросил:

– Мужики, а хотите, расскажу, как было на самом деле? Никому не говорил, скажу только вам! Но никому ни слова!

– Могила! – поклялся Вадик.

Мы развесили уши, чтобы услышать страшную тайну и при случае «унести ее в могилу». Кравец обвел оценивающим взглядом наши преданные рожи, выдержал паузу, а затем отскочил на полметра и ладонью левой руки ударил по согнутой в локте правой. Показав нам этот красноречивый жест, он торжественно сказал:

– Х… вам! Все было так, как я рассказал! – И расхохотался: – Ну, что? Как я вас купил?

И мы засмеялись, отлично понимая, что такие признания не делаются даже по пьянке, и даже самым преданным друзьям.

Кравца все-таки списали. Но ни он, ни Ермухан так и не сознались в непреднамеренном срыве. И правильно сделали. Как говорил мой знакомый полковник милиции:

– Чистосердечное признание – самый короткий путь в тюрьму!

Кожар! Прыгай!

По этому поводу мне вспомнился случай, который произошел в одном из авиационных полков на два года раньше описываемых событий. Молодой летчик, однокашник Меретина и Недорезова, полетел в пилотажную зону на УТИ МиГ-15. Инструктором у него был майор по фамилии Кожар. В то время, когда они пилотировали в зоне, на взлете у Су-9 загорелся двигатель. Руководитель полетов или не заметил этого, или отвлекся на другие экипажи, но команду на катапультирование дал летчик, который в это время на ЦЗТ готовился к запуску двигателя. А так как позывного летчика он не знал, то выдал в эфир:

– Пожар! Прыгай!

По этой команде катапультировался летчик Су-9-го, и весьма своевременно, потому как через несколько секунд самолет взорвался. Но и майор Кожар, услышав созвучную со своей фамилией команду, не разобравшись, в панике, приказал лейтенанту покинуть самолет. Таким образом, полк потерял два самолета – один из них исправный. Кожар, еще спускаясь на парашюте, понял, что «нарезал лапши». Пока искали экипаж, он строго-настрого проинструктировал ни в чем не повинного лейтенанта, который выполнил его дурную команду:

– Как бы тебя ни пытали, ни в коем случае не говори, что пожара не было! Загорелась лампочка «Пожар», температура начала расти, за хвостом обнаружили шлейф дыма. По команде инструктора катапультировался!

Лейтенант, как и договаривались, при расследовании твердил одну и ту же легенду:

– Загорелась лампочка «Пожар», температура начала расти, за хвостом обнаружили шлейф дыма. По команде инструктора катапультировался!

А вот психологически неустойчивый в воздухе и на земле Кожар, когда его пригрозили уволить без пенсии, раскололся. В результате он, как и было обещано, был уволен с пенсией, а лейтенант – без оной.

Ермухана после лечения списали с летной работы, и он еще

лет пятнадцать прослужил в полку на должности штатного руководителя полетами.

«Вы сняты. Следующий!..»

Боевое дежурство. Сколько дней и ночей провели мы в дежурном домике, сейчас трудно подсчитать – в совокупности не один год. Зимой и летом, в хорошую погоду и в ненастье, сотни экипажей ежедневно под звуки затертой грампластинки с записью Гимна Советского Союза торжественно заступали на охрану воздушных рубежей сверхдержавы. И готовы были выполнить свой долг даже ценой собственной жизни.

За примерами далеко ходить не надо. В 1973 году, когда моя летная биография только начиналась, заместитель командира эскадрильи истребительного полка в Вазиани, в Грузии, под Тбилиси, капитан Геннадий Елисеев бесстрашно бросил свой МиГ-21-й на уходящего в Турцию нарушителя воздушных границ, совершив первый в мире таран на реактивном сверхзвуковом самолете. Посмертно Елисееву присвоили звание Героя Советского Союза. Через девять лет такой же подвиг в небе Закавказья совершит на самолете Су-15 летчик Марнеульского полка, капитан Валентин Куляпин. Он, к счастью, останется жив, потому, вероятно, и Героя ему не дали. И что бы ни говорили злые языки по поводу воздушных таранов: мол, это не что иное, как случайное столкновение в воздухе, или ошибка в пилотировании, или еще что-то, – но в этих двух случаях летчики докладывали на землю о предстоящем таране.

И каждый из нас был готов совершить подобное. Я не скажу, что это было результатом коммунистического воспитания или воздействием коммунистической идеологии. Я сам давно утратил веру в эти идеалы, но окажись на месте Елисеева или Куляпина, наверняка, поступил бы так же. Лучшие черты русского офицерства сохранили летчики советской эпохи. В то время как в других видах и родах Вооруженных сил процветали протекционизм, карьеризм и подсиживание, в авиации превыше всего ценились честь и благородство. Возможно, потому, что это единственный род войск, где офицер – от рядового летчика до командующего – в воздухе был бойцом, вступающим в непосредственный контакт с противником. Возможно, потому, что в небе ведущий полагается на своего ведомого, а ведомый – на ведущего. И сама жизнь оставляла в строю только верных, неспособных на предательство людей. А возможно, и потому, что авиация не прощала ошибок ни лейтенантам, ни генералам. Да и головокружительную карьеру сделать при наличии «волосатой

лапы» в авиации сложно. В придачу к «лапе» надо еще уметь летать, а это получалось не у всякого. В авиации больше всего ценится профессионализм. Конечно, в семье не без урода, и в нашей среде попадались отъявленные негодяи и подлецы, но было это крайне редко, и если такие выявлялись, то сами летчики их постепенно выживали из своей среды.

В августе в наш полк с инспекцией прибыл Маршал Советского Союза дважды Герой Советского Союза Кирилл Семенович Москаленко. В то время он был заместителем министра обороны СССР. О его поездках ходили легенды, были и небылицы. Москаленко возглавлял группу Генеральных инспекторов Министерства обороны страны. В народе она получила название «райская группа». В нее входили военачальники в звании от генерал-полковника и выше, которые по тем или иным причинам покинули свои армейские посты. Они числились на действительной военной службе, получали соответствующее денежное довольствие и не особо обременяли себя служебными обязанностями. По сути, это было пожизненное обеспечение, так как эту службу человек оставлял, лишь уходя из жизни.

Москаленко в армейской среде получил прозвище «Фотограф» за то, что во время инспекции он решительно снимал разных должностных лиц, обычно командиров полков, с их постов. Командиры дрожали при одном упоминании фамилии Москаленко и, пытаясь избежать трагического конца, умудрялись иногда перехитрить самих себя.

Так, в одной из авиационных частей командир полка решил перекрыть все временные нормативы по приведению полка в боевую готовность. В ожидании приезда «Фотографа» он усиленно тренировал личный состав. «Тревоги» и «выводы из-под удара противника» проводились почти ежедневно в течение месяца накануне инспекции. Но и этого ему показалось мало. Время шло на секунды, а при встрече маршала присутствовал только командир полка. Как своевременно довести до подчиненных поступившую от Маршала команду? И вот он дает указание начальнику штаба:

– Как только увидишь, что я снял фуражку и махнул ею, давай команду на приведение полка в боевую готовность «Полная». Если я снял фуражку, махнул ею и переложил из правой руки в левую – команду «Вывод из-под удара».

На том и порешили. Начальник штаба залег с морским биноклем на чердаке штаба, проложив к своему наблюдательному пункту телефонную линию. Командир встречает Высокую Инспекцию. Вот он доложил Маршалу, вот вокруг собралась

небольшая кучка чинов. И вот, наконец, блеснула характерная командирская лысина. Фуражка прочертила в воздухе маховое движение и из правой руки переместилась в левую.

Начальник штаба, недолго думая, незамедлительно передает на командный пункт:

– Внимание! Боевая готовность «Полная»! Вывод из-под удара!

Всё, пусковой крючок нажат, пружина разжалась, и боек наколол капсюль!

Самолеты укрыты в бетонных капонирах. Летчики уже полчаса сидят в кабинах самолетов в ожидании команды на запуск. И процесс пошел. Запускаются двигатели, массивные двери капониров открываются, и Су-15 один за другим, как чертики из табакерки, выскакивают из своих бетонных гаражей.

Маршал, не понимая, что происходит, кричит:

– Кто посмел? Остановить немедленно!

Но куда там, этот процесс тяжело отладить и запустить, а остановить невозможно.

Оказывается, какой-то полковник из маршальской свиты, проманипулировал со своей фуражкой именно в таком порядке, о каком договаривались командир и начальник штаба. И лысина у него была такая же, как у командира.

Полк в течение двадцати минут в составе тридцати шести экипажей взлетел с разных направлений, показав блестящие временные результаты. Но командира это не спасло. Щелкнул затвор «фотоаппарата»:

– Вы сняты! Следующий!..

«Спасение рыбака»

В феврале 1976 года с такой же проверкой Москаленко прибыл в Красноводский полк. Командиром полка был «дикорастущий» подполковник Кожушко. За десять лет после окончания летного училища он умудрился очно окончить командную академию и возглавить полк. Таким образом, вся «строевая» служба, если вычесть время обучения, составила семь лет, то есть он пребывал не более одного года в каждой должности. Понятно, что и опыт был такой же.

С прилетом Генерального инспектора он получил команду по боевой тревоге перебазировать весь полк на аэродром Небит-Даг. Полк в то время был вооружен самолетами Су-9. В Красноводске и Небит-Даге стоял минимум погоды. И вот, экипажи один за другим уходят в низко висящие над аэродромом тучи. Среди них был поднят и старший лейтенант только что

прибывший из отпуска, и, естественно, не готовый к полетам в таких условиях.

Надо сказать, что вопросами летной психологии, не знаю как сейчас, но в мое время, профессионально, никто не занимался. Пройдя официально разрешенный временной рубеж перерывов в полетах, летчик чувствует себя не в своей тарелке. А ведь эти перерывы субъективны, и рассчитаются на самых посредственных летчиков. Если бы нам внушали, что эти перерывы достаточны для мирного времени, что любой средний пилот, если надо, справится с полетным заданием и при б**о**льших перерывах, возможно, полет старшего лейтенанта и закончился бы благополучно. Но летчик морально не был готов к такому полету.

И вот он начал заходить на посадку на аэродром Небит-Даг. Ни с первой, ни со второй, ни с третей попытки зайти не смог. Благо Красноводск от Небит-Дага на удалении каких-то ста километров, и руководитель полетов принимает вполне грамотное решение отправить его назад в Красноводск. Как говорится «дома и стены помогают».

Но перепуганный лейтенант сбил настройку АРК (автоматический радиокомпас) аэродрома Красноводска. Система хоть и допотопная, но без нее используя лишь команды с земли, и опытнейшие летчики не все справятся. Три раза пытались завести на посадку вконец «очумевшего» пилота – «родные стены» не помогли. Когда топлива на последующий заход не осталось, его направили в зону катапультирования, забыв при этом проконсультироваться с метеослужбой. Летчик на высоте три километра по команде с земли благополучно покинул самолет и так же благополучно приземлился, вернее, приводнился в Красноводском заливе Каспийского моря, в семи километрах от берега. За время спуска на парашюте его снесло от места катапультирования более чем на десять километров из-за большой скорости ветра. И хотя глубина была небольшая, летчик ногами доставал дно, но температура воды была в это время около шести градусов. Летчик вскарабкался в надувную лодку и, коченея, ждал спасателей. В спасательный вертолет набилось два десятка генералов, чтобы посмотреть на околевающего летчика. Экипаж вертолета довольно быстро его нашел, но из-за генеральского перегруза – ведь каждый из них был в среднем по центнеру – не смог зависнуть и оказать помощь погибающему от холода пилоту. Пришлось всю генеральскую дружину высадить на берегу залива. Когда вертолет подлетел второй раз, пилот уже не смог подсоединить карабин поданной ему лебедки к своему спасательному жилету.

И вот, в этой ситуации настоящий подвиг совершил

начальник парашютно-спасательной службы округа подполковник Куренной. Он самоотверженно бросился в морскую пучину, подцепил летчика к лебедке и дал команду на его эвакуацию. Сам же остался ждать возвращения вертолета в ледяной воде. Вернулся вертолет минут через десять, но и этого хватило, чтобы околеть. Из последних сил Куренной зацепился за карабин опущенной лебедки. Стакан чистого спирта пришелся как нельзя кстати.

Самое примечательное, что эта спасательная операция через некоторое время была описана в «Комсомольской правде». Статья называлась «Спасение рыбака» и занимала целый разворот. Автору статьи пришлось изрядно пофантазировать, чтобы придумать достоверную историю о неудачливом рыбаке, которого шторм унес в море, и о его спасителе Куренном, так удачно оказавшемся поблизости на вертолете. Но суть операции была описана правильно. Больше всего Бакинский округ ПВО смеялся над концовкой статьи:

«… А подполковник Куренной пришел в гостиницу, выпил два стакана горячего чая и с чувством выполненного долга уснул богатырским сном».

В Бакинском округе от самого младшего летчика до Командующего знали пристрастие Куренного к горячительным напиткам. Но младшие чины преклонялись перед ним, а старшие закрывали глаза на эту слабость, благодаря его исключительной преданности своему делу. Даже с поломанной ногой, в гипсе он умудрялся прыгать с парашютом. Астраханский полк он посещал довольно часто, и я не единожды имел возможность наблюдать за ним. Трезвым я его не видел никогда. Помню, во время парашютных прыжков наш полковой врач майор Лебедев, видя, как нетвердой походкой подполковник идет в направлении Ан-2, категорически запретил ему прыгать.

– Посмотри на меня, на мне даже парашюта нет, я пойду посмотреть, как будут выпускать! – убедил тот легковерного доктора.

Самолет выбросил сначала малоопытных парашютистов. А затем, забравшись на высоту порядка четырех километров, избавился и от мастеров. Четыре аса парашютного спорта, выждав в затяжном групповом прыжке до пятисот метров, раскрыли свои спортивные купола.

– Ой! А кто это на таком красивеньком парашюте идет точно в крест? – со знанием дела спросил врач, наблюдавший за прыжками.

– Доктор, ты что, ослеп? Кто это может быть, кроме Куренного? – ответил кто-то из летчиков.

Рассказывали один забавный случай, который произошел тоже в Астрахани. На очередных прыжках Куренного попросили выпустить перворазников (первый раз выполняющих прыжки).

– Без проблем, – ответил он заплетающимся языком.

Как только самолет взлетел, подполковник распахнул дверь Ан-2 со словами:

– Ну что, «покойнички», не ссыте, все будет нормально! Я сам ссать хочу!

С этими словами он достал свое мужское хозяйство и удовлетворил через дверной проем естественную надобность.

– Ну, кто смелый? Давай, повтори! – подбадривающе обратился он к перворазникам.

– Лучше нет красоты, чем поссать с высоты! Что, нет смелых? Ну, вот ты давай! – обратился он к ближнему к двери парашютисту.

– А мы девочки! – услышал он тоненький голосок.

– Ну, так бы и сказали! – ничуть не смутившись, сказал шеф парашютистов округа.

После случая в Красноводске Куренной летом того же года выполнил восемьдесят исследовательских прыжков на море, заработав, по тем временам, кучу денег. Офицеры парашютной службы округа вообще жили на широкую ногу. Автомобили, девочки, дорогие спиртные напитки были постоянными спутниками их веселой жизни. Богом, царем и воинским начальником у них, естественно, был Куренной.

Я долго не мог понять, откуда у них деньги на красивую жизнь. Пока нам, уже в Насосной, не довели приказ об осуждении военным трибуналом начальника ПДС Ростовского полка капитана Зуева. Оказывается, все делалось очень просто. Парашютные прыжки оплачивались, и чем выше был спортивный разряд парашютиста, тем больше он получал. Однако существовал суточный и годовой лимит оплаты этих прыжков, и обогатиться на своих прыжках было невозможно. Но русский человек всегда найдет лазейку. Суточные лимиты при проведении парашютных сборов не действовали, поэтому оплачивались все прыжки. Чтобы заработать деньги, надо было сколотить солидную команду несуществующих парашютистов. «Мертвые души» все как один были мастерами и с завидным постоянством приглашались на окружные сборы. Не знаю, каким образом парашютистов раскусили правоохранительные органы: наверное, надо было жить поскромнее. Для Зуева, который всю вину взял на себя, кончилось восемью годами тюрьмы за хищение в особо крупных размерах. Куренного, который наверняка был основным организатором этой аферы, командующий трогать запретил. Он

получил дисциплинарное взыскание и продолжал службу в той же должности. И, несмотря ни на что, продолжал пользоваться у летного состава непререкаемым авторитетом.

Но я отвлекся от инспекции Москаленко. Власть его в Вооруженных Силах была поистине безгранична, поэтому и боялись его отцы командиры панически. Вот и в данном происшествии молодой, да ранний Кожушко не нашел в себе смелости запретить полет неопытному и неподготовленному пилоту. И как результат – потеря исправного самолета, искалеченная судьба молодого пилота, и печальная участь самого командира. Кожушко, узнав о катапультировании летчика, как «дезертир», покинувший в страхе, поля боя, сбежал с КП (командного пункта), и ушел в запой. Через три дня его нашли мертвецки пьяным под забором на улице Красноводска. Приказом Министра обороны СССР он был с позором уволен из рядов Вооруженных Сил СССР. Вот таким стремительным падением, иногда, заканчивались «головокружительные карьеры» в семидесятые годы прошлого столетия.

И вот наши «насосненские вожди» дрожат в ожидании приезда Маршала Москаленко. Свершилось. В жаркий летний день прилетает Высокая комиссия. Полк еще переучивался на МиГ-25 и как такового боевого дежурства не нес. По всей видимости, об этом доложили Маршалу, и он не стал проверять нашу «полную» боевую готовность. Ограничился подъемом одного экипажа – Бори Уваева. Боря слетал замечательно, приземлился напротив посадочного «Т» на громадных углах атаки. Выпуск тормозного парашюта был автоматическим, и у нас считалось особым шиком, когда момент приземления совпадал с наполнением куполов. Всю эту красоту и показал Маршалу и его свите Боря. После этого всему летному составу поступила команда построиться на ЦЗТ.

Стояла сорокоградусная жара, и хотя мы были в легких, продуваемых летних комбинезонах, чувствовали себя не совсем комфортно. На членов инспекции было страшно смотреть. Три десятка солидных генералов и полковников были одеты по всем армейским правилам. Сапоги, брюки-галифе, китель, затянутый офицерским ремнем-портупеей, согревают и в прохладное время. Сейчас же они просто переплавляли обросшие салом тела. Воротники рубашек были темно-зеленого цвета от скатывающегося с двойных подбородков и шеи пота. Красные, хоть прикуривай, покрытые сплошной испариной, лица тщетно пытались скрыть мучившие их хозяев тяготы и лишения воинской службы. Только Маршал, щупленький старичок, наглухо, как в броню, упрятанный за толстым слоем армейского сукна,

чувствовал себя превосходно. Ни единой капельки пота не было на его пергаментном, воскового цвета лице.

Совсем не страшный, каким нам его представляли, даже сентиментальный, он вручил командирские часы и растрогано пожимал руку каждому присутствующему на построении, летчику.

– Вот это закалка, жара, а ему хоть бы хны! – подумал я, глядя на две его Геройские Звезды и Маршальские погоны, которые, кстати, не были таких необъятных размеров, как у Батицкого.

Сказав пару банальных фраз о необходимости укреплять обороноспособность Родины, Высочайший гость, с Высочайшей комиссией на правительственном Ил-62 убыл в столицу нашей так нуждающейся в обороноспособности Родины.

Сергей Павлишин, невесть как познакомившийся с двумя подполковниками, адъютантами Москаленко, рассказал секрет его устойчивости к жаре. Оказывается, старая кровь давно уже не грела своего хозяина. Температуру тела, в отличие от здоровых людей, имел он тридцать пять градусов и постоянно мерз. Китель у него был с электроподогревом от специальных батареек. Даже у нас, в жаркой Насосной, подогрев был включен. Поэтому и чувствовал он себя прекрасно.

Глядя на Москаленко, которому в ту пору было уже под восемьдесят, разные мысли приходили в голову. Вот, думалось, человек прошел славный боевой путь участника Гражданской и Великой Отечественной войн и словно не заслужил права отдохнуть, посидеть с удочкой на берегу речки или позаниматься внуками. Адъютанты со смехом рассказывали Сергею, как они вытаскивали Маршала из его столичной квартиры, как он кричал, что хватит, что никуда больше он не поедет. Наверное, умудренный опытом воин мог многих и многому научить, но зачем было мучить старого заслуженного человека бесконечными армейскими инспекциями, мне непонятно. Поэтому он, наверное, и вредничал, заставляя своих более молодых генералов жариться под палящими лучами южного солнца, и беспощадно всех снимал в надежде, что скоро и проверять будет некого.

Исповедь подполковника Почерникова

Летом к нам в полк на должность старшего штурмана полка прибыл подполковник Почерников. Спокойнее и скромнее летчика я не встречал.

Как-то мне довелось с ним дежурить целую неделю подряд.

Первые три дня подполковник не обронил ни слова. На четвертый день удалось его разговорить. Я спросил, когда и какое училище он заканчивал, где проходил службу. Когда дошли до Чугуевки, где он служил тоже старшим штурманом полка, я, как бы к слову, спросил об изменнике Беленко, который улетел в Японию. И тут его словно прорвало. Несколько часов кряду он рассказывал мне о том, что произошло там, на Дальнем Востоке, и как это сказалось на его жизни.

Виктор Беленко прибыл в Чугуевский полк после пяти лет службы в Ставропольском летном училище в качестве инструктора. Он закончил Армавирское училище в 1971 году. Оказывается, его однокашниками были давно мне знакомые Борис Балобанов, Коля Ермуханов, Вася Чекуров и Миша Штилерман.

Угон самолета оброс массой былей и небылиц. Большинство авторов, нахватавшись жареных фактов, все сводят к банальному предательству советского летчика, обусловленному его алчностью и желанием красиво жить. И хотя четкую грань между завербованным агентом и перебежчиком провести очень сложно, тем не менее, рассматривать этот угон как идею, спонтанно созревшую в голове аморального человека, слишком примитивно. Мое сугубо личное мнение – Беленко был завербован спецслужбами Запада еще до того, как стал курсантом летного училища.

Основной довод в пользу данного предположения: ни в одной стране мира не любят предателей. Предателям дают деньги, вид на жительство и предоставляют другие заранее оговоренные материальные блага, если это предательство не обусловлено чисто идейными соображениями. Беленко же помимо всего получил возможность служить в Военно-воздушных силах США. И дослужился до полковника.

Другая причина, по которой, я считаю, что этот перегон был заранее спланированной операцией американских спецслужб: на Лубянку просочилась информация о готовящемся угоне самолета. Операция, по всей видимости, была спланирована на самом высоком уровне, о ней знал крайне ограниченный круг лиц, поэтому наша контрразведка и не смогла вовремя пресечь ее.

И третий довод в пользу данной версии: сам перелет планировался на американскую военную авиабазу. Если бы план операции был осуществлен, портрет ее главного исполнителя на выпускных фотографиях был бы обведен в траурную рамку, его сослуживцы и однокашники поднимали бы, не чокаясь, рюмку за упокой его души, а семья получала бы пособие по случаю потери кормильца.

Но все по порядку.

Судьба Беленко до его поступления в летное училище покрыта мраком. Наверняка где-то в архивах ФСБ – КГБ пылится его досье, где расписан весь его жизненный путь. Но когда оно станет достоянием гласности – не в моей компетенции. То, что мне удалось узнать, не претендует на абсолютную достоверность, но, вполне вероятно, так все и было.

Основные источники информации, которыми я пользовался, – люди, бывшие очевидцами тех далеких событий:

В Саваслейке я переучивался с начальником политического отдела полка, из которого был совершен угон самолета. Его назначили на эту должность сразу же после происшествия.

В Насосной об истории с Беленко мне поведал подполковник Почерников, который был непосредственным свидетелем и, в какой-то мере, участником событий.

И наконец, с 1985 по 1988 год мне довелось служить в той самой Чугуевке, в 530-м истребительном авиационном полку – в должности сначала командира эскадрильи, а затем заместителя командира полка.

Родился наш «герой» в городе Нальчик в 1947 году. В семейном архиве не нашлось ни одной детской фотографии, по которой можно было бы идентифицировать его «взрослое» изображение. И опять напрашивается вопрос: а действительно ли этот мальчик – тот самый Витя Беленко? С золотой медалью окончил школу и поступил в медицинский институт, но, проучившись два или три курса, почему-то решил круто изменить свою дальнейшую судьбу – стать военным летчиком. Поступил в Армавирское высшее военное училище летчиков. Наверное, в период учебы в институте он и попал в поле зрения западных спецслужб. Кто-то утверждает, что он был в туристической поездке в ГДР, кто-то – что участвовал в молодежном форуме. Но, зная тотальность всеобщей слежки и доносительства в те времена, я предполагаю, что завербован он был гораздо проще и прозаичнее. Скрыть даже случайную связь с иностранцами было чрезвычайно сложно, тем более общение во время пребывания за границей или участия в международных фестивалях. Какой-то контакт был и без этого, и именно он определил его дальнейшие действия. Бросить институт даже ради детской мечты – на это решались немногие. Такие зигзаги судьбы по тем временам были крайне редки. Обычно мечту стать летчиком пытались воплотить сразу же после окончания школы. И гораздо реже путь в авиацию шел через армию и иные учебные заведения. Во всяком случае, на моей памяти среди курсантов бывших студентов-медиков не было.

После окончания «Армавира» Беленко получил распределение в Ставрополь, на должность летчика-инструктора. Служба в училище, куда он попал как наиболее способный летчик, наверное, не входила в планы его заокеанских шефов. Глубоко законспирированному агенту пришлось самостоятельно пробивать дорогу в боевой полк. На протяжении нескольких лет он добивался перевода в строевую часть. Попав в училищную орбиту, уйти с нее было практически невозможно. Но он ежегодно бомбил рапортами вышестоящих начальников с просьбой перевести его в «нормальный» полк. При этом не гнушался обвинять своих отцов-командиров в самодурстве и пьянстве, что тоже не типично для Советского летчика той поры. Когда он добрался до самого верха, один из генералов подмахнул, на свою беду, рапорт настырного пилота, и тот оказался на должности старшего летчика в Приморском крае, в Чугуевке, в 530-м истребительном авиационном полку.

Чугуевский полк в 1976 году начал переучиваться на МиГ-25. Беленко одним из первых прошел теоретическое переучивание в Саваслейке. О том, что он заранее готовился к угону, говорит и тот факт, что в это время по своей инициативе он стал «секретчиком» группы, о чем я уже говорил. На этой должности Беленко скачал массу совершенно секретной информации, которую преподнес, как на блюдечке, своим новым хозяевам. Так что в руки наших самых вероятных противников того времени попала не только самая современная техника. В Саваслейке, не имея на то права, он пользовался документами, в которых раскрывались построение системы ПВО, тактико-технические данные современных зенитно-ракетных и авиационных комплексов, основы проведения оперативных и стратегических операций. Методику и уровень подготовки летного состава истребительной авиации он изучил, будучи инструктором училища и летчиком строевого полка.

В Чугуевке Беленко вылетел самостоятельно и выполнил три полета на боевом самолете, после чего ушел в очередной отпуск. После отпуска летный состав собрал представитель органов госбезопасности. Он довел летчикам, что имеется конфиденциальная информация о готовящемся угоне самолета МиГ-25 или Су-15тм – в то время самых современных, и естественно сверхсекретных в войсках ПВО. Наиболее вероятные районы угона – Ближний или Дальний Восток. Предполагалось, что самолет будет захвачен специальной группой. В доверительной беседе «кагэбэшник» попросил повысить бдительность и обращать внимание на подозрительных лиц, интересующихся МиГ-25-ми. Еще он попросил, чтобы эта

информация за пределы аудитории не уходила, сказав дословно:

– Вы наиболее достойные, проверенные органами офицеры, мы вам доверяем!

Такую же информацию получили и летчики в Насосной.

Получается, что о готовящейся операции нашим спецслужбам стало известно, но, по-видимому, американцы ее так законспирировали, что в детали был посвящен ограниченный круг лиц. И нашим разведчикам не удалось узнать непосредственного исполнителя этой акции.

Беленко, наверняка, почувствовал, что ему «сели на хвост» наши контрразведчики, и он решил перегнать самолет при первой возможности. По одной из версий, которую я нашел в Интернете, он якобы съездил во Владивосток и там встретился с резидентом американской разведки, чтобы договориться об угоне. На мой взгляд это бред сивой кобылы. Для того чтобы покинуть гарнизон, надо было получить санкцию командира полка и иметь вескую причину для такой поездки. Тем более, Владивосток в то время был закрытым городом, и мне с трудом верится, что там сидел резидент. Задание было получено, наверняка, несколько лет назад, и воплощать его приходилось без лишних согласований и привлечения к себе внимания.

Многие из тех, кто описывает обстоятельства этого происшествия, утверждают, что Беленко был или замполитом эскадрильи или просто заместителем командира. В действительности он был старшим летчиком – первичная летная должность в авиационном полку. О его глубокой конспирации говорит тот факт, что он был секретарем партийной организации третьей эскадрильи, которой мне пришлось впоследствии командовать. Стать секретарем парторганизации, с одной стороны, было несложно, потому как многие от этой хлопотной должности открещивались, но, с другой стороны, секретарство согласовывалось с политическим отделом полка – вернее, политотдел рекомендовал, кого избрать. И обычно выбирались наиболее авторитетные офицеры-руководители. Я сам был один год секретарем парторганизации в Насосной, но в то время уже занимал должность заместителя командира эскадрильи, и с момента окончания училища прошло почти десять лет.

Беленко «втерся» в доверие и «подружился семьями» с оперативным уполномоченным КГБ при 530-м полку, что само по себе нетипично для летного состава. Водиться с компетентными органами решались немногие. Возможно он и тут был завербован как источник информации для КГБ. Судя по тому, что угон прошел удачно, «дружба» пошла впрок Беленко,

а не наоборот. Чем отделался офицер-чекист, «проморгавший» врага, история умалчивает.

Накануне дня «улета», Беленко, вместе с кагэбэшником и начальником политотдела полка, выпили бутылку коньяка. За что пили – не знаю, наверняка, угонщик мысленно прощался с ними, пил за свою удачу. Возможно, произносил тост, как в логове противника наш разведчик из старого советского фильма: «За нашу победу!»…

Накануне было комсомольское собрание эскадрильи, на котором присутствовал и секретарь партийной организации. Разбирались неуставные взаимоотношения: в казарме старослужащие обижали рядового Хабибуллина.

Беленко, в тот злополучный день, в летном обмундировании, выходя из здания высотного снаряжения, похлопав сержанта Орехова по плечу дал ему напутствие:

– А вы Хабибуллина больше все-таки не обижайте!

Орехов, оставшись на сверхсрочную, прапорщиком, служил в моей эскадрилье и об этом рассказывал мне сам. На всю жизнь он запомнил и Беленко, и его дружеские хлопки по спине, и последнее напутствие.

– Это надо же, человек, в голове которого был план улететь в Японию, думал о каком-то Хабибуллине! – искренне не то восхищался, не то недоумевал он.

Подойдя к технику самолета, летчик попросил дозаправить самолет до «полной», так как по заданию заправка была «нормальной» (восемьдесят процентов).

– Я давно не летал, хочу подольше попилотировать в зоне, – так он объяснил свою просьбу.

Ничего дурного не подозревающий, добросовестный техник залил керосином полные баки.

Пилот сам проверил уровень топлива, попросив открыть горловины фюзеляжных и крыльевых баков. Обычно, таким образом, летчики контролируют заправку самолета при полете на максимальную дальность. Но ведь он и летел в чрезвычайно далекую дальность – в неизвестность.

Взлетев и заняв вторую пилотажную зону, Беленко вскоре снизился до предельно малой высоты и в распадке между сопок ушел на восток.

Этот момент хорошо запомнил подполковник Почерников:

– Сижу я в «квадрате» и вдруг слышу – запрашивают знакомый позывной: «Триста сорок четвертый!» Я сначала не понял, где я его слышал, а потом вспомнил! Я же только, что слетал с ним два полета. Это же Беленко! Что могло случиться? Погода простая, безоблачно, видимость миллион на миллион.

Неужели ошибка летчика или отказ матчасти? Звоню на СКП. Руководитель полетов говорит, что пропала метка самолета на экране радиолокатора: или упал, или катапультировался! Тут же организовали поиск, через час отправили наземную поисковую команду. Спасательный вертолет из Владивостока также вышел в район предполагаемого бедствия. Через два часа приходит команда из Москвы:

– Прекратить поисковые и спасательные работы! Без комментариев. Мы в недоумении: неужели из Москвы виднее, что искать нет смысла, что летчик погиб? Ни у кого не было даже мысли, что Беленко угнал самолет. И только на следующий день нам сообщили: самолет произвел посадку в Японии на аэродроме Хакодате острова Хоккайдо.

Почерников мне рассказал, что нашли кусок кальки, на которой был нанесен маршрут полета из Чугуевки в Японию на аэродром военной американской авиабазы Титосе, недалеко от Саппоро: проложена линия полета, а справа – расстояние, время и курс полета. Конечный пункт маршрута был обозначен латинской буквой S, рядом написан остаток топлива – 6000. Когда наложили кальку на карту масштаба 20 километров и сориентировали ее по направлению, конечный пункт совпал с американской авиабазой: так что осуществи Беленко свой замысел до конца – до сих пор, возможно, никто и не знал бы истины. Но, придя в район авиабазы, летчик обнаружил, что она закрыта туманом, и ему не оставалось ничего иного, как искать другой аэродром. Этим аэродромом и оказался Хакодате. Тот факт, что Беленко закрыл лицо щитком шлема и с пистолетом в руках отгонял посторонних, также говорит о нежелании лишней огласки.

Сам перелет происходил, по словам Почерникова, следующим образом. Снизившись в пилотажной зоне на предельно малую высоту, летчик по долине реки ушел в сторону океана. Солдатик из погранвойск видел его полет. Когда по предполагаемому маршруту угона пошел самолет МиГ-25пу, тот же солдат на вопрос: «Так ты видел пролетающий самолет?» – ответил: «Нет, тот пролетел гораздо ниже!» Что ж, летного мастерства Беленко было не занимать.

Пройдя в нейтральных водах километров двести в сторону Японии, угонщик набрал высоту девять километров. И здесь его обнаружил на экране радиолокатора солдат срочной службы радиотехнических войск ПВО, о чем и доложил старшему дежурной смены боевого расчета. Офицер, посмотрев на невесть откуда появившуюся воздушную цель, решил, что такого не может быть, потому что не может быть никогда. Доклад об обнаружении

в вышестоящую инстанцию не ушел.

При подлете к Японии, когда его «нащупали» местные локаторы, на перехват Беленко было поднято дежурное звено F-4. Но и от них ему удалось благополучно уйти. Выполнив на форсажном режиме полупереворот, он смог оторваться от преследовавших его истребителей. И здесь Беленко проявил завидное хладнокровие и мастерство. МиГ-25 не отличается большой дальностью и продолжительностью полета, но расстояние от Чугуевки до Японии на экономном режиме полета может преодолеть туда и обратно. Однако, если учесть эмоциональное состояние угонщика, уход от советских радаров на предельно малой высоте, а потом от «фантомов» на форсажном режиме, а также поиск подходящего аэродрома, то можно предположить: остаток топлива был на пределе. Обнаружив, что на военной базе Титосе из-за тумана не сесть, Беленко долго не выбирал и приземлился на первом попавшемся аэродроме. То, что он выкатился за пределы полосы на двести метров, говорит о высоком мастерстве летчика, так как аэродром был в два раза короче советского стандарта для данного типа самолета. Наши «строевые» летчики при длине ВПП две тысячи пятьсот метров умудрялись выкатываться, а он садился на полосу длиной всего тысяча двести метров, к тому же не имея подсказок со стороны группы руководства и инструментальных средств посадки.

Дальнейшие события подробно освещены очевидцами и зарубежными средствами массовой информации. Я не ставлю своей задачей докопаться до сути данного происшествия, да и вряд ли смог бы это сделать. Информация, изложенная выше, была мне предоставлена непосредственными свидетелями и участниками тех событий, и ее достоверность лежит на их совести. В Интернете приводится масса комментариев и свидетельств экспертов различного уровня. Но то, как она излагается, наводит на мысль о некомпетентности авторов или преднамеренном искажении фактов. Мое мнение таково: признать Беленко глубоко законспирированным агентом невыгодно ни России, правопреемнику СССР, ни США. Если признать, то сам собою напрашивается вопрос к КГБ, то бишь ФСБ:

– Как могло случиться, что вовремя не выявили агента?

Для Штатов и тогда не было, да и сейчас нет никакого смысла признаваться в столь серьезной, заранее спланированной и проведенной враждебной акции против нашей страны. Всем легче и выгодней говорить об аморальном типе, о предателе, руководствовавшемся низменными интересами.

Почерников с обреченностью человека, которому нечего

терять, как на духу рассказал мне все, что его мучило на протяжении последних двух лет. Оказывается, он был на грани сумасшествия. Везде, где бы он ни появлялся, рядом с ним, как бы невзначай, оказывался собеседник, который через какое-то время начинал интересоваться Беленко. Так было в поезде, когда он ехал с Дальнего Востока, так было в самолете, когда летел в очередной отпуск. И, наконец, сосед по санаторной палате в первый же день знакомства «ненавязчиво» стал интересоваться обстоятельствами угона. Я стал горячо заверять старшего штурмана, что не состою на службе у органов.

– Да верю я тебе! Потому и рассказываю! Но знаешь, порой кажется, что меня сплошь и рядом окружают ребята с Лубянки! – признался подполковник.

– Даже здесь, в полку, летчики задают вопросы так, будто по чьей-то наводке пытаются выведать у меня какую-то тайну! – страстно произнес он.

Я, как мог, принялся его разуверять: советовал не обращать внимания, говорил, что, возможно, это случайные совпадения, и что даже если проверяют и перепроверяют, то ничего в этом страшного нет, КГБ просто делает свою работу, ведь речь идет не о рядовом предательстве, а об угоне самого современного самолета. Вполне возможно, кто-то из летчиков состоит на службе у органов и пытается что-то выведать, но и в этом случае ничего смертельного нет. Ведь мы все знаем, что идет постоянная вербовка со стороны спецслужб… Возможно, этих слов он от меня и ждал. Наверняка, его давно мучили сомнения, и он сам давал ответы на поставленные себе вопросы.

С того боевого дежурства у нас с Почерниковым завязались не то что дружеские, но вполне приятельские отношения, несмотря на большую разницу в возрасте. Если учесть его замкнутость, то со мной он был вполне разговорчив.

К сожалению, на следующий год у него начались проблемы со здоровьем. При производстве очередных боевых стрельб Почерников потерял в воздухе сознание.

Было это так.

Глубокой ночью, находясь в районе полигона, он перестал отвечать на запросы офицера боевого управления. Метка самолета стала уклоняться в направлении, не соответствовавшем заданию. Я к тому времени «отстрелялся» и в компании таких же счастливчиков праздновал победу в кабинете доктора. Кто-то из летчиков сказал, что не отвечает на запросы Почерников, наверное, отказала связь. Перебравшись поближе к динамику, мы стали с тревогой следить, как станут разворачиваться события.

Положение усугублялось тем, что за время полета

Почерникова у земли «поменялся» ветер, и сменился «старт», то есть направление взлета и посадки. Ветер был силой до пятнадцати – двадцати метров в секунду, и если летчик будет садиться с такой попутной тягой, то шансы на благополучную посадку минимальны. Но вот, наконец, руководитель передал на командный пункт командиру полка, что метка самолета изменила направление движения и перемещается в сторону Насосной. Мы облегченно вздохнули. Во всяком случае, даже если летчик не услышит команды по «двадцать первому» каналу, то его летный опыт позволит по огням ВПП, стрелке АРК, производственным дымам в районе Сумгаита определить направление посадки. Так оно и случилось: выполнив самостоятельно расчет на посадку, летчик приземлился с действующим на тот момент посадочным курсом.

Никто не придал происшествию большого значения. Отказы радиосвязи случались нередко и чрезвычайными ситуациями не считались. На земле, правда, отказ не подтвердился, но тоже никто не обратил на это внимание – очень часто после посадки самолета работа аппаратуры восстанавливалась, и технарям приходилось методом «тыка» искать периодически всплывающие дефекты.

Через какое-то время Почерников полетел на проверку со старшим инспектором-летчиком Бакинского округа ПВО полковником Приходько. Я случайно стал свидетелем разбора этого полета, подходя к «квадрату» с тыльной стороны. В беседке находились Приходько и Почерников. Давно знакомые по совместной службе на Дольнем Востоке, они были друг с другом на «ты». Увлеченные разговором, летчики меня не видели, хотя я и не скрывался.

– Тебе что, старому дураку, жить надоело? – услышал я вопрос Приходько.

– Это что же такое надо сотворить, чтобы полковник так драл подполковника? – с интересом подумал я, невольно «притормозив», чтобы не поставить их в неловкое положение.

Почерников молчал.

– Ты до этого случая сознание терял? – продолжал Приходько.

– Терял, – выдавил из себя старший штурман.

– Когда и где? – сурово вопрошал Приходько.

– На стрельбах! – виновато отвечал Почерников.

– Е… твою, дурака, мать! Ты что? Самоубийца? – в сердцах выругался полковник.

Я понял, что разговор не для моих ушей, и тихо ретировался. Для меня стал понятен «отказ радиосвязи» у старшего штурмана

на прошедших стрельбах.

Впоследствии я смотрел пленку с записью того полета. На сигналограмме четко видно, что самолет какое-то время был словно без пилота. Обычно летчик, даже в горизонтальном полете, постоянно корректирует режим, что легко угадывается по ходу ручки управления в продольном и боковом каналах. А здесь на высоте шесть тысяч метров и скорости семьсот километров на тридцать третьей минуте полета ручка двигаться перестала. По всей видимости, самолет был хорошо сбалансирован, так как за семь минут полета он потерял только два километра высоты и разогнал скорость до семисот пятидесяти километров в час. Затем появилась отметка «Привод к горизонту», и десять минут полет продолжался тем же курсом. По-видимому, летчик на мгновенье пришел в себя и успел нажать кнопку приведения к горизонту, что, вполне вероятно, спасло ему жизнь. И лишь после этого произошло активное вмешательство летчика в управление самолетом.

Вскоре полк расстался со своим старшим штурманом. Подполковник Почерников уехал в Москву на ВЛК, и больше его мы в рядах действующих пилотов не видели.

Сдаю экзамен командующему

Начало 1979 года. В одну из январских ночей я сдаю на квалификацию военного летчика первого класса командующему авиацией округа, генералу Ленгарову. Стоит жестокий, прямо сказать, не «генеральский» минимум погоды. Моросящий холодный дождь, нижний край облачности сто пятьдесят метров, отдельные космы провисают и ниже. Мне полеты при такой погоде нравятся. На посадочном курсе нельзя расслабиться ни на секунду. Как говорят в нашей среде, к посадке надо готовиться еще со взлета. А тем более на посадочном курсе. Чем раньше ты «соберешь в одну кучку стрелки», тем меньше будет проблем перед полосой.

Сдавать на класс командующему большая честь. Во-первых, не каждого пилота допустят сдавать такой экзамен инструктору такого уровня, ведь по результатам проверки будут судить об уровне подготовки не только летчика, но и всего полка. Во-вторых, в летной книжке будет красоваться резолюция самого командующего. А это приятно каждому пилоту.

И вот мы взлетаем по маловысотному маршруту. Все шло хорошо, я с самого начала «обнулил» стрелки приборов, наш самолет летел как по ниточке. Задание простое, выполненное не один раз. Но экзамен есть экзамен, да еще такой серьезный

и такому серьезному проверяющему. Как у каждого студента, волнение все-таки присутствовало. Видимо, потому я и допустил одну серьезную для таких полетов ошибку – забыл включить секундомер. По большому счету, если исправно работает весь комплекс навигационного оборудования, он и не нужен. Но, как на грех, отказал дальномер радиосистемы ближней навигации. И отказ произошел в самом неприятном виде. Если бы дальность до аэродрома застыла, или очень резко увеличилась, или, наоборот, уменьшилась, я бы заметил отказ довольно быстро. Но дальномер показывал плавное увеличение дальности, занижая ее при этом в два раза, а зеленая лампочка радиокоррекции светилась, подтверждая исправную работу оборудования. Пройдя несколько минут, я все-таки обнаружил, что секундомер не включен. Хотя и с опозданием, но я его включил. И хорошо, что при включении запомнил показания дальности – пятьдесят километров. Я все так же продолжал по нулям выдерживать режим полета и на дальности семьдесят пять километров бросил взгляд на секундомер. Прошло четыре минуты, за это время мы пролетели на скорости семьсот пятьдесят километров в час пятьдесят километров, а дальномер показывал семьдесят пять, то есть в два раза меньше. Меня словно ошпарили кипятком, а потом окунули в холодную воду: я понял, что поворотный пункт маршрута давно пройден. Тут же докладываю на командный пункт:

– Триста двадцать третий, выполняю поворотный!

– Триста двадцать третий, я «Тритон-подход», выполняйте! Ваше удаление сто один километр! – услышал я ответ, как из погреба. По голосу узнал Колю Волкова, однокашника по училищу, выпускника факультета штурманов боевого управления.

– Спасибо, Коля! Подстраховал! – с благодарностью подумал я, понимая, что фактическая дальность намного больше. Норматив по дальности на малой высоте при полете по приборам не более двух километров.

– Странно, а у меня дальность показывает семьдесят пять километров. Ты как определил дальность? – спросил командующий.

– По секундомеру.

– Молодец! А я забыл включить! – простодушно сознался генерал.

– Слава Богу, что забыл! – подумал я.

Дальше полет проходил без приключений, на посадку я зашел как нельзя лучше. Ленгаров собственноручно поставил по всем элементам пятерки, объявил благодарность и, глядя

на Телятникова, который, как положено в таких случаях, пришел получать замечания, произнес:

– Что-то засиделся он у тебя в старших летчиках. По маршруту в облаках прошел на оценку «отлично» даже с отказавшей навигацией. Летает – дай Бог каждому! – произнес он при мне.

– Пора двигать! А то у меня такое впечатление, что я работаю командиром звена, – сказал он с намеком на то, что руководящий состав не очень стремится летать с ним в одном самолете.

– Товарищ командующий! Вчера подписал представление на командира звена! – работая на опережение, поспешил с ответом хитрый Телятников.

– А ты не зазнавайся, иначе не станешь большим командиром! – глядя на мою счастливую рожу, напутствовал меня Ленгаров.

Когда командующий исчез из поля зрения, я позвонил на командный пункт Николаю Волкову:

– Коля, спасибо, что прикрыл! На каком удалении я выполнил поворотный?

– На ста пятидесяти!

– Ни хрена себе! А почему не подсказал раньше? У меня отказал дальномер, а секундомер я включил слишком поздно, – объяснил ему свою оплошность.

– Так боялся, что Ленгаров снизит тебе оценку!

– Да! Лучше бы, наверное, было, если бы мы вообще исчезли с экрана локатора. Коля, на будущее – хотя бы намекни! Но все равно спасибо! Командующий ничего не заметил!

Вот так была преодолена заветная планка «Военный летчик Первого класса». И хотя я понимал, что Первоклассный летчик и Первый класс на груди – это не всегда одно и тоже, но все же приятно было носить эту заветную «птичку» с цифрой «1» на щите.

III. Служба

И опять Саваслейка

К весне 1979 года пришел мой «первый класс», подписанный министром обороны Советского Союза. Я вступил кандидатом в члены КПСС, так как по прозрачным намекам начальника политического отдела майора Сёмика понял, что моя дальнейшая летная карьера будет под большим вопросом. Меня назначили командиром авиационного звена – первичная, но такая желанная для каждого летчика командная должность. Если, минуя ее, назначают на должность начальника штаба или замполита эскадрильи, на дальнейшей летной карьере можно ставить жирный крест. Я к этой должности шел после окончания училища почти пять лет. Еще немного – и попал бы в разряд «перезревших», бесперспективных пилотов. Но все случилось вовремя.

В это же время полк переучивается с самолета МиГ-25п, на МиГ-25пд (пдс). По сути это один и тот же самолет, только заменили БРЛС (бортовую радиолокационную станцию) и систему государственного опознавания. Этому мы были обязаны угонщику МиГ-25 Беленко. Удивительно, не прошло и трех лет, с момента угона, а заводы стали выпускать самолеты с индексом пд (перехватчик доработанный), и уже поступившие на вооружение в полки самолеты, дорабатывались на специально переоборудованные АРЗ (авиаремонтном заводе), у нас в Насосной и в Днепропетровске. Им присваивался индекс пдс (перехватчик доработанный в строевой части). В один из зимних дней, нас сажают в транспортный Ан-12, и мы, всем полком, летим на теоретическое переучивание в Саваслейку. Благо переучивание было всего лишь две недели. Но и за эти дни была выпита годовая норма спиртного среднестатистического гражданина Советского Союза. Я вспоминаю, как к нам в комнату зашел командир полка, подполковник Жуков, видимо для проверки. Состояние «проверяющего» было таковым, что он не в состоянии был разговаривать. Тем не менее, он жестами дал нам понять, чтобы мы расходились, и ложились спать. Таким командира я еще никогда не видел. А ведь для него пара бутылок водки была просто разминкой.

Испытания Правд… инском

После успешной сдачи экзаменов, меня и еще троих летчиков командир отправляет в Правдинск, где мы должны забрать четыре, приписанных к нашему полку Миг-25п. Остальные возвращаются в Насосную. Помимо меня в Правдинск, а это городок под Горьким, ныне Нижний Новгород, едут летчики Диденко, Левченков и Отбеткин. Компания как на подбор, Диденко назначен старшим команды. Я хоть и не был, в то время, трезвенником, но по сравнению с этими ребятами был просто непьющим человеком. Вся эта троица готова была пить день и ночь без перерыва. Техником у нас был Леня Куриленко, который исправно снабжал всю нашу компанию «огненной водой». Погода стояла совершенно неважная, и мы целыми днями «загорали» у себя в гостинице. Хотя аэродром и назывался Правдинск, но фактически он находился возле населенного пункта Истомино, а сам Правдинск был километрах в двадцати. В один из выходных дней, черт нас дернул, поехать в ресторан, именно в Правдинск. Туда мы добрались без проблем, на рейсовом автобусе, хорошо посидели, я увлекся молодой ресторанной певичкой, и в надежде на большее вызвался ее проводить. Каково же было мое разочарование, когда в первом часу ночи, доведя ее до порога дома, я получил решительный отказ. Кокетливо похихикав, и сказав, что она живет с папой и мамой, певичка грациозно захлопнула передо мной дверь. Делать нечего, как у Высоцкого «метро закрыто, в такси не содют», и мне пришлось пешком возвращаться в Истомино. Стоял двадцатипяти градусный мороз, на мне был военный китель демисезонная летная курточка и фуражка. Понятно, что в таком одеянии я был обречен. Но молодость есть молодость, и я пошел. Весь путь от Правдинска до Истомино проходил мимо каких-то деревушек. Вдоль дороги стояли покосившиеся от времени деревянные дома-срубы с наглухо закрытыми оконными ставнями. У меня еще теплилась надежда, что кто-нибудь меня «подберет», или я попрошусь у кого-нибудь на ночлег. Но нигде не было даже маленькой щелочки, сквозь которую пробивался бы свет, и даже собаки не лаяли, когда я проходил мимо дворов. А о попутном, и даже встречном транспорте приходилось только мечтать. Как я преодолел четыре часа пути, даже сейчас не могу понять. И какие только мысли мне не приходили в голову, да что бы я, еще раз, да по бабам… Оставалось километра четыре, как показался автомобиль, я чуть ли не бросился ему под колеса, но он не остановился. Это был военный УАЗ, по номеру я определил, что это командирская машина, наверное водитель возвращался из самоволки. Уже перед самыми воротами КПП я остановил легковушку, водитель

с недоумением спросил:

– Куда поедем?

– К военной гостинице!

– Да здесь пройти метров триста осталось!

– Поехали, я заплачу!

– Хозяин барин!

Придя домой, я обнаружил три мертвецки пьяных однополчанина. Благо на кухне был чайник и заварка, а в ванной комнате был даже тазик. Подогрев воды, я окунул туда свои, как мне показалось, промерзшие до костей ноги, и выпил с литр горячего чая. Самое удивительное, не подхватил даже насморк.

По утру, проснувшись, Миня Отбеткин, который явно мне завидовал, когда я ушел с певичкой, слащаво облизываясь спросил:

– Ну, как она!

– Супер! Ажно щас дрожу!

Дни, проходили, а погода не улучшалась. Троица моих коллег решила напиться на всю оставшуюся жизнь. Чувствуя, что мы здесь надолго, я нашел молодую, весьма симпатичную разведенную особу, и моя жизнь стала налаживаться. Миня Отбеткин, узнав, что у меня появилась подруга, пристал ко мне как банный лист:

– Пусть меня познакомит со своей подружкой!

Познакомила. Миня, даже на два дня «завязал» с пьянством, но потом с новой силой стал пить сам и спаивать свою подругу.

Дидыка (Диденко) и Люлька (Левченкова) женщины не интересовали, и они наслаждались ежедневными, если не еженощными застольями. Поутру, приходя в наш номер, я наблюдал одну и туже картину. Оба майора лежали в лежку, там, где их покинули последние силы.

Незаметно из зимы мы плавно перешли в весну. Понимая, что мы так никогда не улетим, я пошел на хитрость. И однажды, сказал Цыгану (Диденко), что меня вызвонил командир полка. Мол, очень ругался, ему доложили, что из Правдинска неделю назад «перегнали» самолет в Насосную. Что он проанализировал погоду, погода для перелета была, а мы почему-то до сих пор здесь торчим. В конце, я, как можно убедительнее, сказал, что Жуков обещал разобраться с нашими пьянками. Отчасти это было правдой, летчик местного полка, после нашего приезда действительно «перегнал» самолет в Насосную на АРЗ. Цыган не на шутку перепугался, и каждый день стал «выбивать добро» на вылет нашей группы. Но погода опять внесла свои коррективы, и в течение недели мы тщетно пытались улететь. Мои коллеги, конечно, пить не бросили, с утра, тщательно почистив зубы,

в надежде, что не будет запаха, они занимались аутотренингом, настраивая себя на удачное «прохождение доктора» и благополучный перелет. И вот диспетчер подтверждает, что Ростов нас принимает, правда в самом Правдинске, погода на грани, с утра зарядил дождь, плотная низкая облачность свидетельствовала о жестком минимуме погоды. Диспетчер предупредил, что погода ухудшается, и нам срочно надо вылетать. Цыган, чувствуя ответственность за группу, заволновался, засуетился и заставил своих собутыльников выпить по полстакана подсолнечного, естественно, в ту пору, не рафинированного масла. Это якобы должно было перебить запах перегара. Он и меня хотел заставить употребить сей продукт, дабы от всех пахло одинаково. Я категорично отказался, культурно послав его подальше. И вот мы на приеме у доктора. Я первый, без проблем прохожу процедуру контроля, все параметры в норме, давление как у космонавта, сто десять на семьдесят, пульс шестьдесят. Мои сотоварищи, все как один возвращаются с градусниками подмышкой. Когда выходил крайний Люлек, слышу голос доктора:

– Что-то не пойму, чем это от Вас так пахнет?

Дидык, быстро сориентировавшись, ответил за всех:

– Так ведь четыре недели уже здесь торчим, в гостинице воды нет, вот и завонялись.

На бедного Люлька без слез нельзя было смотреть. Маленький, не по годам, сгорбленный, с красными и влажными глазами, только слепой не мог заметить последствия многодневного беспробудного пьянства.

Миня Отбеткин выглядел бодрячком, для него литр водки только разминка, и чтобы привести свои параметры в норму, он шумно, полной грудью вдыхал, и так же шумно выдыхал до конца воздух.

– Миня, а я ведь тебя вчера предупреждал, не пей! – дабы немного его взбодрить, подсыпал ему соль на раны.

Цыган, распушив усы со злобой, как будто я виноват, что они с первого раза не «победили» доктора, прошипел в мой адрес:

– Если нас отстранят, ты тоже не полетишь!

– Это, с какого перепугу?

– А с такого! Ты, что хочешь нас всех подставить?

– Странное представление, о подставе, – подумал я, – Как будто я их напоил, и привел под дверь командиру! – а вслух произнес:

– Хорошо, не полечу! Но с сегодняшнего дня вы тоже завязываете пить!

– Это нам решать! – чуть мягче, но давая понять, кто здесь

главный, пробурчал наш самый главный.

Все-таки Миня и Дидык «уговорили» врача, а Люлька по состоянию здоровья отстранили. С простодушной и глуповатой улыбкой, давно спившегося человека, он попросил передать привет Насосной, и уныло побрел в опостылевшую ему гостиницу.

– Может один перестанет квасить? – подумал я, глядя ему вслед.

На аэродроме нас уже ждали готовые к вылету четыре МиГа.

– А где Люлёк? – спросил Лёня Куриленко?

– Сбитый летчик, наш Люлек! Слабак, не прошел доктора! – за всех ответил я.

– Бляха, муха! – вырвалось у Лёни, от перспективы «куковать» здесь, еще Бог знает сколько.

Мы быстро заняли свои «рабочие кабинеты» в кабинах МиГов, и уже через десять минут первым взлетел Цыган, вторым Миня, и замыкающим я.

На взлете, действительно, была сплошная стена дождя. Наблюдая за взлетом Мини, я видел, как из под колес его МиГа веером, как восходящие «водопадики» разлетались струи собравшейся на полосе воды. Метров через триста в поле зрения остались только два огненно-красных пятна от форсажей, но и они скоро растворились в струях зарядившего ливня.

Вырулив на полосу, и выпустив закрылки, еще раз осмотрев кабину, засек время и выждав пять минут, что бы не догнать Отбеткина, начал разбег. МиГ, впряженный в табун из сотен тысяч «лошадок» резво, рассекая струи дождя, помчал меня по полосе. Едва оторвавшись, я убрал шасси и ввел самолет в разворот.

– Прощай Правдинск, едва не погубивший меня в февральскую морозную ночь!

– Прощай подружка! Сюда уж вряд ли вернусь! – с такими мыслями уносила меня боевая машина, пробиваясь сквозь сплошное марево дождевых туч. Тонкие струйки воды как живые растекались по фонарю моего истребителя.

Заняв эшелон девять тысяч метров, в направлении Ростова, я включил автомат и начал «изучать» расположение приборов в кабине. Самолет был одной из первых серий, уже повидавший виды, и кое-чем отличался от привычных мне, только сошедших с конвейера, еще пахнущих краской самолетов. Посмотрев на указатель топливомера, я обомлел, он показывал две с половиной тонны, правда, расходомер меня немного успокоил своими двенадцати тоннами.

Действия по принципу береженного Бог бережет, я доложил

на ПУ (пункт управления):

– Сто тридцать пятый, отошел с курсом двести градусов, на эшелоне девять, остаток по расходомеру двенадцать, по топливомеру две с половиной. – вроде бы как ничего аварийного нет, но и упрекнуть в том, что я не предупредил меня нельзя.

Тут же, как будто опомнившись с таким докладами «прокукарекали» Цыган и Миня. У цыгана по расходомеру остаток был десять, у Мини одиннадцать, а вот топливомер у обоих показывал одинаково, «две с половиной».

– Понятно, топливомер больше и не показывает, – окончательно успокоился я.

Полет проходил в облаках, ровно и устойчиво гудели двигатели, и я свободный от пилотирования, осуществлял навигацию. Периодически по АРК (автоматический радиокомпас) и РСБН (радиосистема ближней навигации) «снимая» пеленги с других аэродромов, контролировал свое местонахождение. Все шло по заданию, остатки топлива в контрольных точках соответствовали расчетным. Километров за триста до Ростова, распогодилось, облачности не было, видимость, как говорят в авиации «миллион на миллион». Я визуально с девяти километров нашел цимлянское водохранилище, извивающийся Дон. Дойдя до рубежа девяносто километров от Ростова, плавно «затянул на малый газ обороты двигателей, и как на «салазках» «поскользил» к аэродрому. Километров с пятидесяти увидел ВПП Ростова. Мои старшие товарищи к этому времени уже сели.

В Ростове полетов не было, никто нас не встретил. Мы быстро помогли местным технарям подготовить самолеты, и уже через час «дружной» стайкой летели в ставшую родной Насосную.

Встретивший нас Жуков подозрительно посмотрел на Цыгана, и уточнил почему не прилетел Люлек.

Дидык весьма убедительно рассказал про покрасневшее его горло, и, что в ближайшее время тот должен прилететь.

– Ну-ну, дай Бог! – А Вы то почему так долго? Правдинский пилот, уж больше недели как прилетел!

– Так он же местный, как-то договорился с диспетчерами – не совсем уверенно «вешал» Цыган «лапшу» на уши командиру.

– Ладно, давайте на отдых, завтра предварительная подготовка!

Люлек действительно прилетел через пару дней, как мне показалось, даже немного посвежевший.

«Не бери в голову!»

Весной к нам в полк переводят несколько «астраханцев», сдавших на второй класс. Среди них мой однокашник, опальный Толик Голушко, и ребята из выпуска на год позже Миша Абдуллин, Серега Кириллов и Саня Рыбалкин.

Помня совместную службу в 393-м гвардейском полку, я с радостью встретился с Толиком: вот он, живой и кудрявый, а ведь Алик Рюмин предрекал ему гибель. Мы были в разных эскадрильях, но всё друг про друга знали. К моему удовлетворению, у Толика на МиГ-25 сразу все стало получаться. Он очень быстро вылетел самостоятельно и уверенно продвигался по программе переучивания. На разборах полетов его хвалили за хорошую технику пилотирования.

Я к тому времени был в категории опытных летчиков, и Толик частенько консультировался у меня по местным особенностям и по самим полетам. Командиром звена у Анатолия был Серега Бирюков, который отменно летал, но, как пес, все понимал, да сказать не мог, поэтому за разъяснениями Голушко обычно приходил ко мне. С годами не ушла, но немного притупилась присущая ему наивность, он старался не задавать глупых, с его точки зрения, вопросов. Я же никогда не считал, что в авиации вопросы могут быть глупыми, даже если таковыми кажутся. Поэтому никогда над ним не подшучивал, никогда ему не отказывал, и никогда даже намеком не демонстрировал собственное превосходство. Его курсантские «майорки» и астраханские прегрешения никто не вспоминал, а командование полка о них, наверняка, и не знало.

Однажды он подошел ко мне и спросил, как правильно занимать маловысотную пилотажную зону. Штурманская служба в полку была организована архиплохо. Одного алкоголика на должности старшего штурмана сменил другой, мой бывший командир звена Гена Кормишин. Писать, корректировать Инструкцию им было недосуг. И маловысотная зона там осталась со времен, когда полк летал еще на МиГ-17. Согласно Инструкции она находилась над береговой чертой в сорока километрах севернее и немного западнее аэродрома. Но фактически мы летали строго на север и выполняли полет над Каспийским морем, так как этого требовали условия безопасности пилотирования. К тому же нумерация зон почему-то не совпадала с той, которая определялась Инструкцией. Так, по Инструкции первая зона находилась над Главным Кавказским хребтом, затем вправо по часовой стрелке шла вторая зона, также над предгорьем Кавказа, и только затем следовала третья маловысотная. Но фактически зоны нумеровали наоборот: первая маловысотная, и затем, против часовой стрелки, вторая и третья.

Таким образом, только вторая зона совпадала с Инструкцией. Не знаю, кто завел такой порядок, но никакого смысла в этом однозначно не было.

Я рассказал обо всем этом Анатолию, обратив внимание на то, что надо быть осторожным с береговой чертой. Кроме нас в том районе никто не летает, и от берега в море можно уклоняться сколь угодно далеко. Самое большее, что грозит. – нарекания руководителя полетов за невыдерживание места в зоне. А вот углубляться в пространство над сушей никак нельзя. К западу от береговой черты начиналось предгорье, и уже на удалении двадцать километров высота гор была выше высоты полета. Несмотря на то, что я довольно подробно рассказал Толику о том, как занимать зону и пилотировать в ней, он почему-то был настроен скептически. Несколько раз переспросил, не обманываю ли я его. Потом никак не мог понять, почему не соответствует Инструкции нумерация зон. Я объяснил, что таковы порядки в этом полку. Говорю: какая, мол, разница, как они нумеруются, лишь бы правильно занимать зону, которую тебе дадут. По всему было видно, что «непонятки» для него остались. Напоследок я еще попытался смягчить его недоверчивость:

– Толик! Не бери в голову!

В один из октябрьских дней меня поставили на боевое дежурство, и я в полетах не участвовал. Отдежурив дневную смену, заехал на «старт», чтобы уточнить плановую таблицу на завтрашние полеты. Низкие сплошные темно-серые облака соответствовали времени года. Я с некоторой завистью смотрел на взлетающие в пасмурное небо самолеты. В курилке стоял Анатолий и, как мне показалось, нервно жевал сигарету. Я поинтересовался, как дела. Толик похвастался, что сегодня погода как по заказу, стоит минимум, два полета он уже выполнил, остался третий, в маловысотную зону. Все три полета идут в зачет прохождения программы, что для переучивающегося летчика всегда в радость. Посмотрев на часы, я сказал, что время уже поджимает, надо поторапливаться, до захода солнца чуть меньше часа. Голушко надел шлем и протянул на прощанье руку. Так мы и расстались, как оказалось, навечно…

«Голушко не вернулся…»

На следующий день должны были состояться мои полеты.

С утра, посмотрев на затянутое облаками небо, я удовлетворенно подумал, что летать предстоит при минимуме. В приятном расположении духа, неплохо отдохнув, в двенадцать часов я не спеша прошел в летную столовую. Из летчиков там был

только начальник ВОТП полка майор Виктор Диденко. Я подсел к нему за столик и, как обычно, стал балагурить и пошучивать с официантками. Майор, непривычно серьезный и суровый, недовольно поглядывал на меня. Ничего не подозревая, между первым и вторым я спросил:

– Кто летит на разведку погоды?

– Какая разведка погоды?! Ты что, не знаешь?! – взорвался он.

– Не знаю. А что случилось? – предчувствуя непоправимое, но с надеждой на то, что ничего страшного не произошло, спросил я.

– Голушко вчера не вернулся.

– Как?!

– Полетел в маловысотную и не вернулся!

– Ни хрена себе! – я понял, что если до сих пор его не нашли, то дела плохи.

– Какие хоть версии-то?

– Никаких! Швецов, как обычно, засветил пленку, говорит, что метка пропала над морем.

Только сейчас мне стало понятно, почему всю ночь был слышен гул Ан-12-го, а днем над городком появлялся вертолет Ми-8. Уже более пятнадцати часов ведутся поисково-спасательные работы.

После обеда летчики собрались в классе первой эскадрильи. Командиры были заняты своими делами, которые непременно возникают в таких случаях. Мы наводили порядок в личной летной документации в предвидении скорого приезда Высокой комиссии. Время от времени кто-то высказывал свои предположения. В каждом жила надежда, что произошел отказ техники, и летчик успел катапультироваться, но по какой-то причине не успел доложить об этом руководителю полетов.

Ко мне подошел Диденко и сказал, чтобы я заступал дежурным по приему и выпуску на аэродроме. Оказывается, сегодня должен был дежурить Голушко. Всю ночь продолжались полеты поисковой авиации, и мне пришлось руководить ими. Все безрезультатно. Надежд на благополучный исход становилось все меньше. В октябре Каспий постоянно штормит, температура воды не более восьми – десяти градусов. Даже если летчик умудрился влезть в свою спасательную надувную лодчонку, то он наверняка погиб от переохлаждения.

Прошла команда собраться у здания высотного снаряжения, приезжает командующий Бакинским округом Маршал авиации, Герой Советского Союза Константинов. На всякий случай мы должны быть под рукой: вдруг он решит поговорить с летным составом.

По магистральной рулежной дорожке на бешеной скорости несется черная «Волга». Мы едва успеваем спрятаться за углом ЗВС (здания высотного снаряжения). Встречать маршала вышли Командующий авиацией округа генерал-майор авиации Ленгаров, начальник авиации корпуса полковник Телятников и командир полка подполковник Жуков. Вышедший из машины начальник даже не протянул им руки, а с места в карьер начал кричать на Ленгарова:

– Ты где ищешь, е… твою мать, летчика?!

– В море, в маловысотной зоне.

– Идиоты! А вы поинтересовались у радиотехнических войск, где закончилась его проводка?

Проводкой называли кальку с рабочего планшета оператора радиолокационной обстановки, своего рода документ, подтверждающий местонахождение самолета в тот или иной период времени.

– Никак нет! – с готовностью понести наказание за свою оплошность ответил Командующий авиацией.

– Так поинтересуйтесь! Почему Командующий округом должен вам давать такие элементарные указания? – немного сбавив гнев, произнес Константинов. И скомандовал:

– Немедленно направить наземную поисковую группу! Азимут триста двадцать градусов, удаление восемьдесят километров! Там оборвался полет Голушко!

– Не может быть! – невольно вырвалось у подполковника Жукова.

– Там же горы!

– Вот именно, горы! Так ты руководил полетами, что самолет ушел в горы на пятьдесят километров от береговой черты!? – снова распалился командующий.

Подполковник Шостак стал давать указания на срочные сборы наземной поисковой команды.

Основная масса летчиков не верила, что Голушко мог так далеко уклониться от пилотажной зоны. Я взял полетную карту и поставил на ней точку, где оборвался полет моего товарища. Она находилась почти в центре третьей зоны!

– Неужели он полетел вместо первой в третью? Ведь я ему все объяснил! Неужели слепо пошел по Инструкции?

Уже через час поисковая команда на армейском грузовике отправилась к указанному Командующим месту.

Ближе к вечеру позвонил из какого-то горного селения подполковник Шостак и доложил командиру полка, что место падения самолета найдено. Самолет столкнулся с почти отвесным склоном горы на высоте восемьсот метров. Летчик погиб. Жители

близлежащего селения слышали в облаках гул пролетевшего самолета. Затем гул возник снова и вдруг прервался громким хлопком. Высота горы, с которой столкнулся Голушко, была тысяча шестьсот метров. Вообще удивительно, как он умудрился ни с чем не столкнуться еще раньше: тот район покрыт сплошными горами с вечными ледниками и седыми снежными вершинами. Еще до входа в зону он несколько раз пролетел в довольно узких ущельях.

От удара со скалой на скорости семьсот пятьдесят километров в час произошел взрыв. Двигатели, каждый массой две с половиной тонны, по инерции, усиленной энергией взрыва, обогнули вершину горы и упали на противоположном, более пологом склоне. Нашли небольшой кусок кожаной куртки летчика и его летный ботинок…

Уже позже, прокручивая магнитофонную ленту, которая была записана на спарке МиГ-25пу, которая в то время была в воздухе, мы услышали, что Голушко доложил о занятии первой зоны на высоте восемьсот метров. Квитанции от руководителя полетов он не получил. Сразу же после входа в зону стал просить выход на аэродром. Никто ему не ответил. Было понятно, что самолет находился в горах, вне пределов прямой «радиовидимости», и группа руководства его не слышала. Судя по всему, летчик чувствовал: что-то не так. Возможно, постоянно срабатывал речевой информатор, который предупреждает пилота о выходе на «опасную высоту».

По проводке, предоставленной радиотехническим батальоном, было понятно, что самолет отошел от аэродрома с курсом триста пятнадцать градусов – с разницей на сорок пять градусов, если правильно входить в зону.

Прощание с однокашником

На следующий день громадный цинковый ящик, который трудно было назвать гробом, стоял возле ЗВС, где я совсем недавно разговаривал с Толиком и откуда он ушел в свой последний полет. Мы знали, что там только кусок куртки и ботинок, а все остальное заполнено мешками с песком.

Толпа офицеров и членов их семей, молча склонив головы, проходила мимо. И та же картина, как в день похорон Славы Рахимова: безутешная молодая вдова, еще недавно такая веселая и неунывающая, и маленькая дочка на руках у кого-то из женщин… И троекратный залп почетного караула, и транспортный Ан-12, под звуки гимна Советского Союза поглотивший все, что осталось от моего друга.

Комиссия из Москвы во главе со знаменитым в авиационных кругах полковником Григорьянцем долго ломала голову: что же произошло на самом деле? Конечно, сразу же всплыли недостатки в организации полетов, связанные с противоречиями между фактической и документальной характеристикой пилотажных зон. Наши местные вожди пытались доказать, что на самом деле летчики правильно занимали зоны и пилотировали, а то, что написаны в Инструкции – простые формальности, которые никто не выполняет. Потребовалось всего два дня работы, чтобы привести Инструкцию в соответствие с фактическим положением вещей. Теперь каждый летчик, взяв документ, мог самостоятельно разобраться, как летать в пилотажные зоны. Два дня? Нет, потребовалась жизнь. Жизнь летчика Анатолия Голушко.

Последний день его жизни комиссия восстановила с точностью до минуты. Оказывается, с утра он поехал на своем мотороллере посмотреть на останки самолета МиГ-25, на котором погиб Славик Рахимов. Толик не служил в полку, когда погиб Рахимов, с ним и Юрой Поварницыным он познакомился на отдыхе в Юрмале. Толик очень сильно переживал гибель Славика и часто в разговорах его вспоминал.

А я вот даже не знал, где находится разбившийся самолет, и ни разу возле него не был.

Зачем он туда поехал? Может, просто вспомнил Славика. А может, что-то почувствовал…

А накануне, опять же по слухам, он поссорился со своей Галкой. Не знаю, насколько серьезной была, и была ли вообще, эта последняя их ссора. И кое-кто даже предположил, что вот таким способом он решил свести счеты с жизнью. Бред, который трудно придумать, тем более в него поверить. Я знал, что Толик очень любил свою жену и в буквальном смысле пылинки с нее сдувал. И хотя был он у нее «под каблуком», но это его вполне устраивало, а может быть, даже и нравилось. Мне вспомнилось, как Толик, женившись на четвертом курсе в училище, однажды пожаловался, что молодая жена, когда он приходит к ней в увольнение, заставляет его заниматься домашними делами, делать уборку, бегать по продуктовым магазинам. Костя Барсук, бабник и циник, дал ему «мудрый» совет:

– Чтобы жена уважала, ты должен дать ей в морду! Один раз и навсегда! Только без всяких прелюдий, с порога – в нюх! Будет как шелковая!

Наивный Толик послушал баламута и сделал все, как тот советовал. Уже через час после выхода в увольнение он снова был в казарме – с фингалом под глазом и поцарапанным лицом. Галка, не смотря на всю её миловидность и женственность, была

еще та казачка, и за себя могла постоять. Бедному молодожену пришлось изрядно постараться, потратить немало денег на цветы и времени на уговоры, чтобы вымолить прощение. Его помиловали только через неделю. И с тех пор он сам был как шелковый.

…Полковник Григорьянц, проводящий разбор, очень эмоционально обрисовал все безобразия, творящиеся в полку:

– Если подходить формально, то мы должны посадить в тюрьму руководителя полетов. Ведь он согласно Инструкции по производству полетов вместо маловысотной зоны дал летчику зону в горах. Все! Никакого разбора проводить не надо! Наручники и – в места не столь отдаленные! Но мы ведь не гестапо, мы попытались разобраться, почему так произошло. Понятно, что и летчик, и группа руководства знали, как на самом деле необходимо занимать маловысотную пилотажную зону, и понятно, что руководитель полетов не собирался посылать летчика на гибель! Мы это учли. Летчик погиб из-за собственной ошибки. По всей вероятности, он ошибся в считывании курса самолета и уклонился от заданной линии пути в боковом отношении на пятьдесят километров. Но, как и кто готовил летчика к полету?!..

На разборе вскрылись и другие неизвестные широкой публике факты.

Оказывается, буквально за четыре дня до этого трагического случая Анатолия перевели из второй эскадрильи в первую. В последнем полетном листе Голушко красовалась смачная, жирная двойка – оценка за маршрутный полет. Подписался под ней заместитель командира эскадрильи капитан Евгений Недорезов.

Получилось так, что надо было оформить полетный лист. Бирюк послал Толика подальше, сказав ему, что он уже не его летчик. Капитан Валерий Сабо, только что назначенный командиром звена, тоже его не подписал, говоря, что когда выполнялся полет, он еще не был у него командиром звена. Другой бы на месте Голушко сам себе поставил оценку и подшил полетный лист в соответствующую папку. Но ему непременно нужно было, чтобы его полет кто-то оценил. И вот Женя Недорезов, которому надоели хождения Анатолия из класса в класс, взял его полетный лист, поплевал на ладони, вывел двойку и расписался под ней. И опять же любой другой летчик порвал бы злосчастный полетный лист с такой оценкой на мелкие кусочки и развеял их по азербайджанской земле. Голушко же не только не порвал документ, но и подшил его в папку. Надо сказать, что при оценке за полет «удовлетворительно» и ниже

летчик автоматически подлежит отстранению от полетов. Естественно, эскадрильские начальники об этом приколе не знали, и никто его от полетов не собирался отстранять. Даже после происшествия ни командир звена, ни замкомэска, ни комэска не удосужились проверить досконально полетную документацию летчика. И только приехавшая комиссия обнаружила этот лист. Недорезову стали выкручивать руки, на каком основании он поставил летчику двойку. Евгений, не ожидавший, какой оборот примет его неудачная шутка, написал с десяток объяснительных, оправдываясь, что оценка была поставлена не умысла для, а смеха ради. Смеха ради он получил взыскание от командующего округом.

«Пожурили» и капитана Швецова, засветившего фотопленку объективного контроля экрана «диспетчерского» локатора, на котором можно было проследить траекторию полета. И хотя основным наземным виновником происшествия был именно он, так как управление и контроль полета Голушко входили в его должностные обязанности, наказание Швецов получил чисто символическое – строгий выговор.

В конце концов, козлом отпущения сделали Валерку Сабо – сняли его с должности командира звена, в которой он и пробыл-то неделю с небольшим. Уж кто-кто, а Сабуля в этой катастрофе был повинен меньше всех. Но в авиации, увы, очень часто наказывали невиновных и награждали неучаствующих.

Впоследствии я не раз вспоминал вещие слова Рюмина о том, что неспособный к полетам человек летать не должен, потому что рано или поздно убьется. И еще раз повторюсь: пусть на меня обижаются летчики, которых я отлучил от летной работы. Я отказывался брать на себя грех и ставил крест не на их могиле, а на летной биографии. Они живы. У них растут дети и внуки, которые не стали сиротами. Их «пилят» любимые их жены, которые не стали вдовами. Да и меня не мучают угрызения совести за погубленные души. К тому же они, вовремя уйдя из авиации, успели приспособиться к реалиям нового времени и не прозябают охранниками, как многие из их боевых товарищей, отдавшие Родине свой долг до конца.

После катастрофы я сделал для себя два вывода. Во-первых, никогда не должно быть никаких противоречий в документах, регламентирующих полеты. Во-вторых, если непонятно, где находится экипаж – запроси РТВшников, они всегда точно знают его координаты.

Я учитель

«Чья школа?» Валера Хайруллин

У меня чесались руки в предчувствии инструкторской работы. И в 1980 году мне в звено впервые дали летчика для переучивания. Это был старший лейтенант Валера Хайруллин. Перевели его из Гудауты: он развелся с женой, которая осталась жить в гарнизоне.

Хайруллин был летчиком первого класса. Все говорили о нем как о сильном пилоте, при этом предпочитая молчать о нем как о человеке. К тому времени, как он переучился теоретически, я полностью прошел инструкторскую подготовку, но инструктором летал только на разведку погоды в составе экипажа. Несмотря на то, что я сгорал от нетерпения приступить к вывозной программе моего единственного подчиненного, он моего стремления не разделял. Вскоре я стал замечать и другие странности в его поведении. Его мало интересовали полеты, с нетерпением он ждал лишь окончания работы. Когда он начал прогуливать, когда от него понесло перегаром, я попытался поговорить с ним по душам. Во время одного такого разговора он рассказал мне о моем однокашнике по училищу Фариде Мухамедьярове: оказывается, они жили в одной квартире.

Фарид был страстным филателистом, о чем я знал еще в училище. Раз в неделю он просматривал свою коллекцию. При этом он полностью раздевался, принимал душ, обезжиривал руки спиртом и только после этого с помощью пинцета перебирал свои сокровища. Соседу он не позволял даже близко подходить к драгоценной своей коллекции. И вот однажды Хайруллин, найдя мухамедьяровский запас спирта, выпил его и в хорошем расположении духа стал просматривать марки – естественно, без тех подготовительных процедур, которые всегда проделывал их хозяин. За этим занятием его и застал Фарид. Всегда спокойного и уравновешенного Мухамедьярова как будто подменили.

– Он меня чуть не убил! – с восторгом вспоминал Валера.

– Он меня бил так, как никто в жизни! Я еле смог от него убежать!

– Я бы тебя тоже, наверное, убил, будь на его месте! – не поддержал я его игривого настроения и в очередной раз задал надоевший нам обоим вопрос:

– Ты почему пьешь-то, Валера?

Оправдание у него было одно: семейная жизнь не удалась,

жена, судя по письмам друзей из Гудауты, и теперь изменяет ему со всем гарнизоном. Надо же хоть как-то забыться! Послушав несколько раз эти сказки, я поставил ему условие: или он прекращает пьянствовать, или я ставлю вопрос о его возвращении в Гудауту. Он горячо заверил меня, что с выпивкой завяжет, – и на следующий день не вышел на службу. В течение недели я пытался попасть к нему домой, но дверь не открывали. В конце концов, пришлось доложить обо всем командиру полка. Жуков приказал доставить его живым или мертвым. Я решил взломать дверь. Решено – сделано. В пустой однокомнатной квартире стояла жуткая вонь. На солдатской кровати лежал мой подчиненный. Рядом на тумбочке стояла трехлитровая банка с остатками чистого спирта. Увидя меня, Хайруллин опухшими губами, умирающим голосом прошептал:

– Командир, я знал, что ты меня не бросишь! Принеси хотя бы корочку хлеба и кружку воды!

Я принес ему попить и вызвал полкового доктора. Тот погрузил его в «санитарку» и увез реанимировать в Баку. Через пару недель посвежевший и окрепший пилот прибыл в полк, но командир к тому времени принял решение отправить его назад в Гудауту. Как Хайруллин ни уговаривал Жукова, тот был непреклонен, и несостоявшийся пилот МиГ-25 убыл в свой родной полк. Таким неудачным был мой дебют как командира звена.

Через год Валера умер после очередного запоя.

Летать любит, но боится

Спустя какое-то время мне в звено назначили двоих старших летчиков. Капитан Сириков был на год старше меня выпуском, имел первый класс и до того, как попасть в Насосную, служил на Сахалине. Старший лейтенант Евгений Поляков был со вторым классом, на четыре года младше меня выпуском и прибыл из братского Кюрдамира. Мои новые подчиненные, слава Богу, не были алкоголиками и потому вскоре после теоретического переучивания я начал с ними проходить вывозную программу.

Опыта у меня не было никакого, но я надеялся, что проблем не будет. И глубоко ошибся. Уже потом, много позже, я понял, что в самом начале моей инструкторской работы мне попались одни из самых слабых летчиков. Да еще сразу два!

Сириков, несмотря на свой «первый класс», был не в состоянии выдержать режим полета даже на тройку. Весь полет на отработку техники пилотирования проходил с такими ошибками по выдерживанию режима полета, что я порой задавал

себе вопрос: а летал ли он вообще когда-либо? Для меня, приученного выполнять полет «по нулям», было дико наблюдать пляску стрелок при выполнении пилотажа. Самое неприятное было в том, что после моих показов летчик не мог повторить элементарные вещи. Он признался, что всю жизнь летал так, как летает, и мои требования повысить качество техники пилотирования считает необоснованными придирками.

Единственным достоинством Сирикова было то, что после «дальнего привода» при визуальном заходе на посадку он как в тиски брал ручку, самолет просто «врастал» в установленную глиссаду, и посадку выполнял безукоризненно.

С Женей Поляковым дела были еще хуже. Летать он очень любил, но очень боялся. Крайне редкое, но все же иногда встречающееся у профессионального летчика противоречивое качество. Не знаю, как он смог окончить летное училище и три года отлетать на Су-15, успешно сдав на второй класс. Я предполагаю, что в Кюрдамире долго мучились с молодым пилотом и решили его «сбагрить» собратьям по оружию, забыв написать в летной характеристике: «Летать любит, но боится». Из-за этого дикого парадокса Евгений был в постоянном напряжении перед каждым полетом – и, что самое печальное, в полете тоже. Он не успевал отслеживать возникающую ситуацию, при усложненной обстановке его «клинило», он терялся и не знал, что делать.

Вину за нестандартное пилотирование моих летчиков я относил на свой счет, думая, что это сказывается мой малый инструкторский опыт. И очень переживал. Количество полетов, выделенное на вывозную программу, было троекратно превышено, а у моих учеников не наблюдалось прогресса.

Наконец, более или менее уверившись, что они безопасно взлетят и сядут, я решился выпустить их самостоятельно. Первым дал на проверку Сирикова. Жуков, слетавший с ним, остался не очень доволен.

– Что-то слабовато держит режимы в зоне? – то ли спрашивая, то ли констатируя факт, сказал он мне. И добавил: – Но на посадке уверен! Как твое мнение, выпускать?

– Выпускать! – как можно тверже сказал я.

И вот Сириков взлетает самостоятельно. Заправка пятьдесят процентов, двигатели работают на максимале. Самолет как бы нехотя долго разбегается и, наконец, поднимает носовое колесо. Несколько секунд разбега – и он в воздухе. Плавно набирая высоту, оставляя дымный след от работающих на максимале двигателей, машина уходит ввысь. Все, теперь надо ждать посадки.

«Жрать захочет – сядет!» – мысленно повторил я слова своего первого командира звена на МиГ-25. Еще никогда в жизни я так не переживал за другого летчика, как сейчас. Ведь это я научил его летать, и от того, как я его учил, правильно ли оценил его готовность, зависит исход полета, а может быть, и жизнь пилота. И вот он в воздухе, я сопровождаю его полет глазами, стараясь не упустить из виду – благо, видимость без ограничений. От моего, уже опытного, взгляда не ускользает, что первый разворот он выполняет с креном тридцать градусов вместо сорока.

– Да, Сириков, написано тебе на роду, быть бомбёром, а ты в истребители подался! – думаю я по этому поводу. Меня всю жизнь песочили как раз за то, что я летал с большими, чем положено, углами крена и тангажа, и на меньшей, чем положено, высоте. Я не понимал осторожных и пугливых летчиков, а они – меня.

Вижу, что самолет летит шире установленного круга полетов, но своевременно начинает исправляться. Перед третьим разворотом пилот несколько раз накреняет самолет из стороны в сторону, по всей видимости, рассматривает наземные ориентиры. Вот он проходит над стартом на высоте восемьсот метров и выполняет первый разворот. Весь повторный заход с напряжением слежу за своим учеником. Чем ближе самолет к полосе, тем больше волнуюсь. Сириков проходит дальний привод, и наступает самый ответственный этап полета – предпосадочное планирование и посадка. Как и в полетах со мной, после «дальнего» самолет не шелохнется. Плавно увеличиваются углы атаки по мере падения скорости, но он летит точно в точку выравнивания.

«Как вкопанный! Молодец!» – успеваю отметить я. На высоте около десяти метров летчик начинает выравнивать самолет, плавно подводя его к земле. Вот высота каких-то десять сантиметров. Штанга автоматического выпуска тормозного парашюта касается бетона, между килями открывается контейнер тормозного парашюта, и два купола, увлекаемые воздушным потоком, раскрываются за самолетом. В этот момент происходит нежное касание бетона колесами шасси, и из-под них выскакивают два сизых дымка. Самолет с высоко задранным носом пробежал метров двести и грациозно опустился на переднее колесо.

– Отлично! – вслух произношу я.

– Чья школа? – одобрительно говорит командир полка, протягивая руку для поздравления.

Так я научил полетам на МиГе первого летчика. Потом их

будет много, несколько десятков, за каждого я буду волноваться и переживать, но уже не так, как за этого первого своего ученика. Вскоре я выпустил и Женю Полякова. Слетал он корявенько, но все же слетал.

Экстремальное пикирование

После самостоятельных вылетов эти оба мои «аса» стали периодически проверять меня «на вшивость», не давая расслабиться ни в одном полете.

Первым это сделал Сириков.

Однажды мы полетели с ним на отработку задания под шторкой. После кое-как выполненного задания я должен был проверить вывод из сложного положения. Сам смысл такого упражнения я, честно говоря, не понимал, так как при работе пилотажно-навигационных приборов летчик никогда не теряет пространственной ориентировки. Но для того, чтобы хоть как-то усложнить задание, я обычно задирал нос самолета до тридцати градусов и вращал самолет вокруг продольной оси, не корректируя его траекторию полета. Обычно во время такого вращения самолет плавно опускал нос. Когда угол тангажа доходил до тридцати градусов пикирования, я оставлял самолет в перевернутом положении с углом крена порядка ста двадцати градусов. И на сей раз, я выполнил такой же ввод. Так как мы находились в первой зоне, где безопасная высота пилотирования пять тысяч шестьсот метров, то я заранее обеспечил запас по высоте. И вот на высоте восемь километров в перевернутом пикировании с углом тридцать градусов и крене сто двадцать, при скорости приборной пятьсот пятьдесят километров в час я отпускаю ручку управления и по СПУ (самолетное переговорное устройство) даю команду:

– Выводи!

Не успел я и глазом моргнуть, как Сириков довернул крен до ста восьмидесяти, то есть в положение «вверх колесами», и одним махом переломил самолет до угла пикирования шестьдесят градусов.

Я выхватил ручку, докрутил нисходящую бочку до нормального, неперевернутого положения и начал выводить из пикирования. Открыл шторку, чтобы летчик видел, куда мы несемся, и впервые в жизни обложил своего подчиненного трехэтажным матом. Острые, покрытые снегом и ледниками пики Главного Кавказского хребта надвигались на нас с угрожающей быстротой. Положение усугублялось тем, что пока я выворачивал самолет в нормальное положение, он за счет большого угла

пикирования успел разогнаться почти до звуковой скорости. Так как при числе М больше 0,8 образуются сверхзвуковые зоны обтекания крыла и рулевых поверхностей, эффективность последних резко падает, и ручка управления становится «резиновой», то есть появляется такое впечатление, что она «растягивается», когда берешь ее на себя. При этом самолет практически не реагирует на ее отклонение. И вот в таком режиме, с криком и матом я кое-как вытащил самолет из пикирования. Высота вывода была менее трех километров, слева и справа от нас блистали изумрудным огнем ослепительной красоты склоны Кавказских гор. Еще ни разу в жизни мне не приходилось пролетать между ними. Нам дико повезло, что мы на выводе попали в ущелье.

– Где-то здесь обрел свой покой Толик Голушко», – подумал я, а вслух сказал:

– Тебе что, жизнь надоела?! Или решил попробовать экстрима?!

Летчик молча сопел.

На земле я спросил:

– Что же ты хотел сделать?

Тот, как ни в чем не бывало, ответил:

– Хотел выйти переворотом.

– Хорошо, переворотом, ты был под шторкой и гор не видел, но скажи, пожалуйста, почему ты одним движением переломил самолет с угла пикирования тридцать до шестидесяти? Ведь мы только чудом не свалились в штопор!

– А что, нельзя? Ведь не свалились же!

Я понял, что передо мной совершенно безграмотный, «опасный» пилот. Прочитав ему мораль и лекцию по аэродинамике, я не стал предавать огласке этот инцидент и продолжал возить бестолкового летчика. Много позже, когда я служил в Приморье, на таком же выводе из сложного положения, действуя точно так же, как и со мной, Сириков сорвет спарку в перевернутый штопор. На высоте четыре километра они с инструктором Юрой Поварницыным катапультируются из исправного самолета. Видно, моя наука не пошла ему впрок.

Полеты Жени Полякова без слез вспоминать нельзя. Как только он не испытывал мое терпение. Про таких обычно говорят: «радиоуправляемый» или «висит на соске», смысл обоих характеристик одинаковый, при заходе на посадку и на посадке, летчик успешно садиться только благодаря руководителю полетов, который в буквальном смысле по радио ведет его до самой посадки. Все посадки Евгения происходили по одному сценарию. Он более-менее удачно заходил до ближнего привода

(один километр до начала ВПП), а затем в его голове начинались непонятные для меня мыслительные процессы. А именно: на высоте прядка 60 метров, он выводил самолет из снижения, руководитель полетов, видя, что самолет перестает снижаться, тут же начинает его «уговаривать»:

– Снижайся!

– Плавно снижайся!

– Снижайся на оборотах!

– Не убирай обороты!

– Добирай!

– Задержи!

Вот примерный набор команд для исправления этих ошибок. При этом стоит только руководителю немного запоздать с командами, летчик так начинал «колбасить», что нередко его приходилось «угонять» на второй круг.

И это только на посадке. В полете же за ним должен быть «глаз да глаз».

Но однажды моему терпению наступил предел. Стоял минимум погоды, я провозил его на спарке. По заданию мы должны были отрабатывать заход на посадку двумя разворотами на сто восемьдесят градусов. Казалось бы, проще полета не может быть: взлетел, набрал высоту и выполняй первый разворот, затем второй, заход и посадка. Всё просто как дважды два. Но Женя умудрился показать мне такое, что я запомнил этот полет на всю жизнь. Взлетели мы нормально, как и положено на форсажах. Так как полет должен был выполняться на высоте восемьсот метров, а высота отключения форсажа по Инструкции не должна быть ниже тысячи, то летчики-педанты обычно, как и положено, отключали форсажи, а затем плавным снижением занимали заданную высоту. Я педантом не был и форсажи в таких случаях отключал заранее, на высоте шестьсот метров. Строго говоря, это было нарушением Инструкции, хотя командиры всегда закрывали на это глаза. Но учить этому я не имел права. И вот мы на форсажах проходим высоту тысяча метров. Никакого намека на их отключение нет. Самолет энергично набирает полторы, две тысячи метров. Со стороны летчика – никаких движений. Если бы над нами не проходила «гражданская» воздушная трасса, я бы продолжил эксперимент и ждал до последнего. Но жизнью ни в чем не повинных людей я рисковать не привык, тем более полет проходил в облаках. Спрашиваю по СПУ:

– Какая у нас высота?

– Две тысячи!

– Ну и что?

– Понял! – ответил летчик и отключил форсажи, успев

набрать два с половиной километра. Немного подумав, он начал выполнять первый разворот на этой высоте, даже не попытавшись снизиться.

– Какая высота? – опять спрашиваю летчика.

– Две с половиной тысячи! – как будто, так и надо, говорит он.

– А какая должна быть?

– Понял! – уверенно отвечает пилот и выполняет классический ввод в пикирование. Сначала он установил крен шестьдесят градусов, а затем плавным движением ручки стал уменьшать тангаж. Я не вмешиваюсь в его действия, хладнокровно и с любопытством наблюдаю за полетом, про себя думая, что же будет дальше. Вот уже угол снижения десять градусов, вот он двадцать, а вот и тридцать. На этом угле Женя вывел самолет из крена, и мы понеслись в облаках навстречу земной твердыне.

– Это же надо! Заставь его все это сделать специально, хрен бы получилось! – успеваю подумать я, отслеживая непростую ситуацию. Стрелка высотомера начала уверенно отсчитывать влево витки. Мой «компьютер» работает с невероятной быстротой. За считанные секунды надо было понять, где мы находимся, и решить, на какой высоте начинать выводить самолет из пикирования, чтобы не «набрать в рот земли». Хорошо, что командир полка на каждой предварительной подготовке заставлял выводить формулу потери высоты за вывод из пикирования. И саму потерю высоты каждый летчик полка знал наизусть. Но одно дело – знать теоретически, другое – проверить это на практике, да так, чтобы показать летчику, что промедли еще мгновение – и мы бы оказались в царствие небесном. Вертикальная скорость снижения у нас была сто двадцать пять метров в секунду, то есть все пикирование длилось не более десяти секунд. На высоте тысяча метров, когда до столкновения с землей оставалось восемь секунд, начинаю энергично выводить самолет из пикирования. К этому времени я уже представлял, в каком месте мы находимся, и на какой высоте выйдем. Вышли мы из пикирования, как я и предполагал, на высоте триста метров. Но полет был в облаках и не давал той наглядности, на которую я рассчитывал. Я немного прижал самолет к земле и вышел под облака на высоте двести метров. Прямо под нами находилась промышленная зона Сумгаита. Накренил самолет, чтобы показать, в каком «пекле» мы бы уже оказались, не вмешайся я вовремя в управление: точно под нами дымили две громадные домны, сквозь медленно вращающиеся лопасти их вентиляторов просматривалась огненная масса

расплавленного металла.

– Ты понял, куда мы летели? – спросил я своего ученика.

– Понял! – так же невозмутимо ответил он.

К тому времени за Поляковым накопилось немало больших и малых летных грешков, и этот полет был последней каплей, которая переполнила чашу моего долготерпения. Я не стал скрывать происшедшее от командира полка, и он отстранил Евгения от полетов. Как будто «камень» снял с моей души. Больше в Насосной Евгений не летал. Скоро для него подвернулась замена в Чугуевку, и он уехал на Дальний Восток.

Не «тот» аэродром

Летел в Ростов – попал в Азов

Летом 1980 года очередная группа в составе восьми экипажей совершала перелет на аэродром Ростов-на-Дону. Плановых полетов в полку не было, и я с завистью смотрел на уходящие друг за другом самолеты. Маневр совершала первая эскадрилья, а вел группу командир полка подполковник Олег Жуков.

Через два часа нас срочно собрал заместитель командир полка подполковник Шостак. Его возмущению не было предела: замполит первой эскадрильи майор Анатолий Максимов вместо Ростова сел в Азове. Максимов был не самым надежным пилотом. К тому же слабая теоретическая подготовка – а вышел он из «хунвейбинов» – сочеталась у него с большой эмоциональной напряженностью перед каждым вылетом. Не смотря на, мягко говоря, большие проблемы с качеством полетов, Анатолия отличало чрезвычайно завышенная самооценка, и зашкаливающая амбициозность.

При подходе к Ростову на перехват группы были подняты экипажи местного полка. Оказывается, позывной одного из них совпадал с позывным Максимова. И вот, наш пилот получает команды, совершенно противоречащие его полетному заданию, и слепо выполняет их. В результате его уводят в сторону от аэродрома. Летчик теряет контроль своего местоположения и впадает в панику. Неизвестно, чем бы это закончилось, если бы он случайно не увидел перед собой аэродром. Максимов в страхе затянул обороты двигателя и произвел посадку. Оказывается, это был аэродром Ейского авиационного училища, на котором в это время проводился капитальный ремонт полосы. Максимова спасло то, что он перелетел тысячу пятьсот метров полосы. Как раз на этом участке были, как попало, разбросаны бетонные плиты. Обогнуть или перескочить их самолет не смог бы, и если бы летчик сел как положено, без такого сногсшибательного перелета, то все могло закончиться гораздо трагичнее. Но, как говорится, везет же дуракам и пьяницам!

В Ростове больше всех возмущался этой посадкой начальник штаба эскадрильи местного полка майор Бахтеяров.

– Как же так, лететь в Ростов и сесть в Азове? Это же надо умудриться – попутать аэродромы! Замполит – он и есть замполит! – искренне негодовал он.

Но, как говорится, «не зови лиха». И тот, кто больше всех

возмущался, тот и попался в очередную ловушку. Буквально через неделю после нашего «позорного» перелета в полк с ответным визитом летит эскадрилья ростовчан. И тот самый начальник штаба, который не мог понять, как можно попутать аэродромы, садится в Перекишкюле, не долетая четырнадцать километров до Насосной. Этот аэродром после хрущевского разгона авиации не эксплуатировался, а в основном использовался как место стоянки техники сухопутных войск во время учений на полигоне, который находился рядом. К счастью, вся техника была в поле, и кроме армейского шлагбаума, который перегораживал въезд на аэродром в начале полосы, не оказалось никаких препятствий. Самолет на скорости триста километров в час благополучно его снес, не причинив себе никакого вреда.

Куда пропала спарка?

Но и на этом история с блужданиями пилотов не закончилась.

Через неделю из Афганистана в Насосную на дозаправку летит спарка УТИ МиГ-15. Командир полка Жуков в период разведки погоды принимает экипаж. Над аэродромом стоит прекрасная безоблачная погода. Экипаж УТИшки докладывает, что наблюдает аэродром, и запрашивает разрешение на визуальный заход. Жуков, не чувствуя подвоха, разрешает и с нетерпением ждет, когда появится самолет. Самолета нет. Он начинает нервничать, запрашивая почти ежесекундно. Никто не отвечает.

– Куда пропала спарка? – уже вслух задает он сам себе беспокоящий его вопрос. И не найдя ответа, дает команду привести в готовность спасательные силы.

Минут через пятнадцать раздается звонок оперативного дежурного полка: экипаж благополучно приземлился в Перекишкюле.

Оказывается, два майора, которые гнали УТИшку, визуально увидели этот аэродром, стоящий на нем МиГ-25 и приняли его за Насосную. Один из них даже сказал другому:

– Видишь МиГ-двадцать пятый? Они базируются в Насосной. Так что все правильно!

И не успел Жуков и охнуть после выданного им разрешения на визуальный заход, как наши герои сели на незапланированный аэродром. Генерал-сухопутчик, проводящий рядом батальонные учения, увидев на киле самолета афганские опознавательные знаки, дал команду «Фас!» – и двух «заслуженных фронтовиков» «повязали» до подтверждения их советского гражданства.

Вообще в Насосной довольно часто происходили курьезы, связанные с посадкой не на «том» аэродром.

В один из воскресных дней я дежурил по приему и выпуску самолетов, то есть сидел на СКП и маялся бездельем. На аэродром Ситал-Чай, в двадцати пяти километрах от нас, садился полк МиГ-23-х. Погода была простая, экипажи на снижении пролетали наш аэродром на высоте около одного километра. И вдруг я услышал характерный свист заходящего на посадку МиГа. Посмотрев в правую сторону, я увидел, что после ближнего на полосу «мостится» МиГ-23. Схватив «матюгальник», начал передавать по радио:

– Кто садится на «Тритон», уходи на второй круг! Кто садится на «Тритон», уходи на второй круг! – И так несколько раз.

Пока до летчика дошло, что команда адресована ему, он был над полосой на высоте полметра.

И тут уж я пожалел, что стал его уговаривать уйти на второй круг. Видимо, пилот оказался не со слабыми нервами. Он дал обороты двигателя ровно настолько, чтобы не уйти на второй круг, но и чтобы не сесть. И вот самолет на высоте пятьдесят сантиметров пролетает полполосы. Я уже молчу, готовый в любой момент дать команду на катапультирование. Наконец, до пилота доходит, что он садится не на «том» аэродроме, и с криками «Банзай!» и признаниями в большой и бескорыстной мужской любви уходит на форсаже в набор высоты, «доворачивая» с креном шестьдесят градусов на линию пути, с которой он сбился. На прощанье эфир мне доносит:

– Спасибо, друг! С меня ящик коньяка!

Коньяк жду до сей поры.

Однажды к нам случайно сел даже командир полка, возглавляющий перелет Су-17-х своей части на тот же Ситал-Чай. Суровый статный полковник с волевым лицом очень уверенно докладывал по телефону:

– Товарищ командующий! Шел впереди группы с доразведкой погоды, смотрю: остаток тысяча сто литров. Чтобы не рисковать, решил сесть в Насосной!.. Так точно, товарищ командующий! Все нормально, посадка была без замечаний! Сейчас самолет дозаправят, и я спокойно уйду! Без всякого риска!

Наверняка Командующий понял истинную причину незапланированной посадки командира. Я же для себя сделал вывод, что к серьезным полетам необходимо готовиться даже командиру полка.

«Садишься на рулежку!»

Но самый курьезный случай произошел, когда к нам на запасной аэродром сел заместитель командира Ситал-Чайского полка.

В Ситал-Чае шли плановые полеты, а наш полк готовился к выполнению воздушной разведки погоды. Руководил полетами командир полка подполковник Жуков. Разведчик погоды запускал двигатели, и в это время Ситал-Чай затянуло производственным дымом Сумгаита. Два экипажа, которые были в воздухе, пошли к нам на запасной аэродром. УТИ МиГ-15 успел сесть благополучно, а вот к моменту посадки боевого самолета Су-7 дымом затянуло и наш аэродром. И вот, заходит на посадку заместитель командира полка. Остаток топлива двести литров. До того как прийти к нам, он несколько раз пытался сесть у себя дома, но не получилось. Об уходе на повторный заход с таким остатком не может быть и речи. Керосина хватит, только чтобы набрать высоту для безопасного катапультирования. До ближнего привода пилот шел точно по полосе, как по ниточке. На расстоянии около километра он обнаруживает магистральную рулежную дорожку, которая расположена параллельно полосе и заасфальтирована, потому ее видно лучше, чем светло-серый бетон ВПП. Летчик так лихо доворачивает на рулежку, что Жуков и ойкнуть не успевает. На выравнивании, понимая, что садится не на полосу, летчик орет благим матом в эфир:

– Уберите средства с рулежной дорожки!

Жуков, выдрав с «потрохами» микрофон, выбегает вместе с ним на улицу и таким же благим матом кричит:

– Уходи на второй круг! Садишься на рулежку!

Картинка приблизительно такая же, как при выступлении современного артиста эстрады с радиомикрофоном в руке.

Слава Богу, летчик благополучно садится на рулежную дорожку шириной четырнадцать метров, строго по ее осевой линии. В момент его посадки выезжал на «кислородке» боец срочной службы – а у него буквально перед носом на скорости триста километров в час проносится самолет. Солдат успел нажать на тормоза и вцепился в руль своего автомобиля так, что еле-еле от него оторвали через полчаса.

А лихой замкомандира выпустил тормозной парашют, немного притормозил, повернул направо и аккуратненько встал в один ряд с нашими самолетами на ЦЗТ, как будто, так и должно быть.

Несмотря на нанесенный ущерб в виде оторванного «матюгальника», закладывать пилота никто не стал, тем более что он был однокашником по академии нашего заместителя комполка подполковника Бориса Ефимовича Шостака. В полку посмеялись

над этим забавным случаем, а вскоре до нас дошла новость, что «везучий» пилот назначен командиром полка в ВВС Закавказского военного округа.

Так летает командующий

«Вот это класс!»

В 1980 году нас передали из ПВО в ВВС. Наша жизнь в Военно-воздушных силах Советского Союза началась встречей с Командующим ВВС Закавказского Военного округа Геннадий Федеряков. Для нас, ПВОшников, она была довольно необычной. Мы, а особенно наши командиры, были приучены, что привыкшие к комфорту начальники заблаговременно предупреждают нас о своих визитах. Все тут же начинают усиленно готовиться к возможным неожиданностям, и сам приезд уже не воспринимается как гром с небес.

В ВВС, оказывается, все было по-другому. Тут показуха мало волновала летчиков высокого ранга.

Первая летная смена в новом виде Вооруженных сил. Мы собрались на полеты как обычно. Столпились в тени, ожидая автобуса. И в это время перед нами на высоте метров пять, не более, над полосой пронесся МиГ-23. Свечой взмыв в небо, он выполнил полную мертвую петлю и вновь оказался на высоте пять метров над полосой. По всему чувствовалось, что управляет самолетом летчик высочайшего класса.

Мы сели в подъехавший автобус и прилипли к оконным стеклам, глядя, как неизвестно откуда появившийся истребитель крутит петли одну за другой. Потом, в столовой, мы все еще слышали звук пилотировавшего над аэродромом самолета. А когда нас подвезли к аэродрому, самолет, выполнив красивую посадку с мертвой петли, без выпуска тормозного парашюта бежал по полосе.

– Вот это класс! – оценил кто-то по достоинству мастерство летчика.

А кто-то сообщил:

– Командующий ВВС округа сел!

– Да, действительно, как это я сразу не догадался, что кроме Командующему так летать никому не позволят? – подумал я.

Из-за угла высотки мы с любопытством наблюдали, как наш командир полка объяснялся с летным генералом.

Оказывается, Командующий имел привычку без заявки, без оповещения ПВО, с выключенной системой опознавания летать по полкам, проверяя бдительность дежурных сил, группу руководства и командиров полков, которые о его визите и не догадывались.

На сей раз проверка «удалась». Прилет Командующего совпал с началом предполетной подготовки к разведке погоды. Дежурный по приему и выпуску Валентин в это время, зная, что в плане перелетов ничего нет, спокойно поехал забирать в секретку данные по основным и дублирующим кодам опознавания «Я свой самолет». Когда он услышал рев самолета над аэродромом, то по врожденной безалаберности не придал этому значения. Командующий, выполнивший с десяток петель, выполнил бы еще столько же, но топливо было на исходе, и ему пришлось садиться.

Надо прямо сказать, что для Анатолия Олеговича Жукова знакомство с новым Командующим после такого «гостеприимства» было не из самых приятных.

Но ВВС есть ВВС, и Командующий не отрубил с ходу голову командиру полка, даже не запретил плановые полеты.

Петли «два ноля первого»

В этот день мы должны были впервые совершить маневр звеном на аэродром военно-транспортной авиации Кала. Виктор Михайлович Животов, командир первой эскадрильи, скептик по натуре, пролетавший в Насосной больше десятка лет, всех убеждал, что это авантюра, и что кроме как повреждений асфальтовой взлетно-посадочной полосы у нас ничего не выйдет.

Командир привычно четко поставил задачу экипажам, обратив внимание на особенности полетов и маневра в Кала. Командующий, сурово обведя взглядом присутствующих пилотов, остановил его на мне и жестко спросил:

– Так, скажи, что произошло на прошлой неделе в Кюрдамире?

– Капитан Григорьев, – как положено по Уставу, представился я высокому начальнику.

– На прошлой неделе в Кюрдамире произошла авария самолета Су-7, который пилотировал командир эскадрильи майор Прохоров!

– Причина аварии?

– Вывод из атаки при стрельбе по наземной цели на высоте менее безопасной! Самолет попал в осколки от своих снарядов, что привело к остановке двигателя! Летчик успешно катапультировался!

– Это официальная версия. На самом деле летчик вывел самолет на режим сваливания, за одну секунду создав перегрузку восемь единиц. Скажи, капитан! – вновь обратился ко мне Командующий, как будто рядом не было других пилотов.

– Вот ты перегрузку восемь единиц за сколько секунд бы создал?

Сделав небольшую паузу, я выпалил:

– За пять – восемь секунд!

– Правильно! – довольно хмыкнул командующий и снова обвел присутствующих пристальным взглядом:

– Все так думают?

– Так точно! – прогудел класс предполетных указаний.

Командующий дал понять, что разговор окончен, и летчики пошли готовить свои МиГи к предстоящему вылету.

Я был в составе звена, совершавшего полет на аэродром маневра. Ведущим был командир полка, я замыкал звено. Мы благополучно приземлились на новом для нас аэродроме. Асфальтовая полоса, вопреки мрачным прогнозам Животова, выдержала наши тридцатипятитонные монстры. Толпа местных технарей облепила невиданные досоле самолеты и с любопытством задавала вопросы. Как обычно, народ интересовался количеством заливаемого спирта и масандры и возможностью их безопасного внутреннего употребления. Самый наглый из местных аборигенов попросил налить «фляжечку» легендарной масандры, якобы попробовать «на зубок».

– Да чего уж там! Наливайте! – сделал широкий жест кто-то из пилотов.

Мы не учли, что находимся на территории военно-транспортного полка. Сама бродячая жизнь офицеров и прапорщиков полка научила их предприимчивости в сочетании с беззастенчивостью. Они как будто ждали этой команды и в одно мгновенье облепили все четыре самолета в местах слива пятидесятиградусного зелья. У каждого была своя «фляжечка» – от граненого стакана до двадцатилитровой канистры. Толпа, матеря друг друга, стремилась наполнить все припасенные емкости.

Когда «гастроном» работал на полную мощность, мы услышали приближающийся свист, характерный для МиГ-23-го. Командующий, неведомо откуда появившийся, несся над полосой на высоте три метра. С середины аэродрома он энергично пошел, как и в Насосной, на петлю. Но у нас верхняя граница полетов была две тысячи сто метров, а в Кала всего-навсего триста. Рядом находился гражданский аэродром города Баку, и через него проходил коридор, по которому каждые пять минут вылетал на свою трассу гражданский борт. И вот, в это же время, когда Командующий показывал нам свое мастерство, по коридору шел ничего не подозревающий Як-40. Командующий, будучи

на вертикали, пролетел у Яка перед самым носом. С земли картина была жутковатая. Пущенная умелой рукой «стрела» МиГа, казалось, неминуемо должна была вонзиться в пролетающую рядом «дичь» – Яка. Но Бог миловал, и пятнадцатитонный снаряд пронесся мимо буквально в нескольких метрах. Не знаю, успели ли заметить взмывший вверх самолет летчики Яка, но летчик МиГа явно не заметил своей мишени и, мастерски закончив вторую половину петли, уже вновь мчался над полосой все на тех же трех метрах. Теперь над аэродромом величаво пролетала более крупная «птица» – Ту-154, «промазать» по которой Командующий просто не имел права. Но сейчас, наверное, предупрежденный с земли пилот выполнил косую петлю с наклоном траектории около шестидесяти градусов, и его высота, как и положено, не превышала установленные триста метров. Вторая половина полупетли закончилась выпуском шасси, закрылков и одной из эффективнейших и красивейших посадок на истребителе, какие я когда-либо видел в своей жизни.

– Да! – опять восхищенно подумал я.

– Вот так и должен летать Командующий ВВС округа!»

Впоследствии Сергей Павлишин, а именно он руководил тогда полетами, рассказал, что когда командующий первый раз невесть откуда появился над полосой, он только и успел ему сказать:

– Два ноля первый, два ноля первый, над точкой коридор!

Но было уже поздно.

– Когда я увидел, что траектории самолетов пересекаются, я закрыл глаза! – делился своими переживаниями Серега.

Уже на нисходящей траектории ему удалось объяснить «два ноля первому», что высота полета не должна быть более трехсот метров. На что тот спокойно ответил, что надо было предупредить раньше, и не отказал себе в удовольствии выполнить косую петлю и эффектную посадку.

С приземлением Командующего Жуков зычным голосом разогнал любителей крепкой халявы, и мы украдкой наблюдали за главным летчиком округа. Он, по всему, был доволен и нашим маневром, и своим полетом и в наши дела, связанные с подготовкой к повторному вылету, не вмешивался.

Вот так началась наша жизнь в Военно-воздушных силах Советского Союза. К полетам отношение здесь было гораздо проще. Самым главным критерием уровня подготовки летчика, звена, эскадрильи, полка был налет. Полеты по каждому поводу и без повода, как в ПВО, не отбивали, к летным происшествиям относились спокойно и философски, как к жизни и смерти, которые всегда рядом. С виновниками происшествий здесь долго

не разбирались, сначала рубили голову, а потом удивленно говорили:

– Ой, кажется, не та полетела! – И для верности секли другую.

Что мне не нравилось, так это отношение к летному составу. Летчиков, мягко говоря, вверху не уважали. Поэтому сразу же после перехода в ВВС путевки в санаторий стали для нас дефицитом, в командировках нас селили теперь не в гостиницы, а в солдатские казармы.

Но для меня главным были полеты, и потому ВэВээСовского бытового дискомфорта я не замечал.

Показы в Вазиани

«Будешь?»

С переходом в ВВС мы стали участвовать в традиционных для этого вида Вооруженных сил показах авиационной техники. Первый показ состоялся в Насосной. Командиры начали выбирать экскурсовода. Желающих, как всегда, не было. Выбор пал на меня, как на самого молодого, но опытного пилита. Моего желания никто не спрашивал. Каким-то шестым чувством я понимал, что эта внештатная должность сулит не только нудную и неблагодарную работу, но и дополнительные бонусы в виде интересных полетов на показы. И ожидания меня не обманули.

Я собственноручно изготовил громадную схему из ватмана, на которой местный умелец красивым шрифтом написал основные характеристики самолета и его возможности как истребителя.

На показ пригнали все типы самолетов и вертолетов, какие были в Закавказском военном округе. Впервые вблизи я увидел диковинные, только что поступавшие на вооружение, но успевшие обрасти легендами Су-25, или, как их окрестили, «грачи». Большое впечатление на меня произвели и Су-17М3, особенно их вооружение. Одноместный истребитель-бомбардировщик, а именно к такому классу они принадлежали, мог нести семь тонн вооружения. В сравнении с нашим МиГ-25, который весил в два раза больше, а «поднимал» в три с лишним раза меньше, это было просто чудо. Когда хищный, с характерным горгротом «Сухарь», ощетинившийся бомбами, блоками НУРСов и прочими средствами поражения, стоял на подиуме показа, на него без восхищения нельзя было глядеть. Казалось, вся эта масса весит больше, чем сам самолет.

Еще непривычнее смотрелось множество вариантов вооружения. Здесь наш военно-промышленный комплекс постарался на славу. Пятьдесят метров перед самолетом занимали разложенные веером в десятки ярусов снаряды, ракеты, бомбы и прочие зловещие штучки. Каждый набор вооружения красноречиво говорил об уникальности и универсальности авиационного ударного комплекса, об изобретательности людей, его создавших.

Наш МиГ-25, или, как мы его в такие моменты называли, «голубь мира», выглядел представителем партии пацифистов. Две большие ракеты Р-40 по полтонны каждая и четыре маленьких

«окурка» Р-60 изящно висели под его тонкими крыльями, демонстрируя исключительно гуманные цели истребителя. Еще две «сороковушки» лежали рядом, указывая на возможную смену варианта вооружения.

На показ прибыли командиры соседних соединений и частей, посему экскурсию проводил сам командир полка Жуков. Я, как дублер, находился невдалеке и наблюдал, как Анатолий Олегович живо, не по-казенному, рассказывает своим коллегам об особенностях нашего истребителя, о том, чем наш самолет отличается от других аппаратов отечественного и зарубежного производства. Я старался не пропустить ничего из этого нетипичного изложения. Командир не только сообщил тактико-технические данные, но и рассказал еще немало интересного, о чем, возможно, знали даже не все пилоты полка. Что в контактах и приборах самолета находится более четырех килограммов золота. Что очередным барьером, который успешно преодолен, был тепловой, и это соответствовало числу М, равному 2,35. И что все серийные самолеты нашего и зарубежного производства, кроме МиГ-25 и SR-71, уперлись в скорость порядка две с половиной тысячи километра в час. Что стоимость самого самолета пропорциональна квадрату скорости, и увеличение скорости всего на пятьсот километров в час привело к колоссальному скачку его стоимости. Что богатейшая страна мира США выпустила всего несколько десятков сверхвысотных и сверхскоростных самолетов SR-71, а у нас счет таким самолетам идет на тысячи. Что на большей скорости металл начинает заметно терять свою прочность за счет кинетического нагрева, а сам самолет на максимальном числе М увеличивался в своих размерах на несколько сантиметров. Обычные, традиционные заклепки срезались при этом, как ножом, но наши конструкторы зря хлеб не ели: они придумали технологию сварки разнородных металлов и суперклей, который схватывал так, что две пластинки, склеенные встык, ломались обычно не в месте склеивания, а рядом. Что те же наши конструкторы, удачно применившие эти новейшие технологии, успешно решили проблему теплового барьера, а у американцев после каждого высотного полета самолет «течет», как решето, и его приходится латать в течение двух недель… И таких увлекательных «что» о нашем уникальном самолете было многое множество. Тогда я не подозревал, что в скором будущем сам буду все это рассказывать на показах и демонстрациях техники.

И вот, впервые в моей «летной» жизни, я участвую в традиционном для Закавказского военного округа показе техники на аэродроме Вазиани (пригород города Тбилиси).

Так как я был назначен экскурсоводом, мне же доверили, и перегнать самолет на аэродром показа. Чрезвычайно довольный, я стал готовиться к перелету. А радоваться было чему. Начался декабрь, во всех воинских частях Вооруженных сил Советского Союза это было самое поганое время – начало нового учебного года. Целый месяц было не до полетов. Тренировки по приведению полка в полную боевую готовность сменялись строевой подготовкой и строевыми смотрами. Толпы проверяющих из различных штабов оценивали боевую готовность полка. Зачеты, тренажи по действиям в условиях радиоактивного заражения – вся эта муть отравляла жизнь пилотов. Спасения не было. Даже очередной отпуск в декабре не разрешали. Наиболее «мудро сделанные» отлеживались в санчасти, а такие простофили, как я, стирали ноги в кровь на асфальте плаца.

И вот удача! Вместо этого «солдатского коктейля» мне предстоит перелет на аэродром Вазиани и не меньше недели спокойной жизни. Вполне возможно, что и сам показ был приурочен к началу нового учебного года.

Под крылья моего краснозвездного МиГа повесили четыре большие ракеты Р-40, и ранним утром я успешно перелетел на легендарный аэродром, с бетонки которого ушел в свой бессмертный полет капитан Геннадий Елисеев, летчик, впервые в мире совершивший воздушный таран на реактивном, сверхзвуковом самолете МиГ-21.

К этому времени на аэродроме собралось уже десятка два самолетов и вертолетов для участия в показе. На стоянке по соседству со мной стоял МиГ-25рб, разведчик-бомбардировщик из Даллярского полка, который базировался в Азербайджане. В телеграмме для участников показа форма одежды была указана повседневная. В то время я еще не знал, что «ВВС – страна чудес» и что это еще круче, чем ПВО («постой выполнять, отменят!»). Одним словом, нельзя верить написанному, ибо в любой момент ударившая в голову большому начальству моча может поменять решение на противоположное. Тем более, что в показе кроме авиационной техники выставлялась и сухопутная, и руководил всем этим мероприятием «пехотный» генерал. Как оказалось, я один-единственный прилетел не в летной форме одежды, а в повседневной офицерской, только сверху кителя у меня была демисезонная летная кутка. Суровый авиационный полковник, отвечавший за авиационную часть показа, критически посмотрев на мой китель, выругался и приказным тоном потребовал, чтобы на показе я был в летной форме. Взяв под козырек, я наивно решил, что выкручусь, ведь в гарнизоне два полка, истребительный и разведывательный.

С группой только что прилетевших пилотов меня отвезли в так называемую гостиницу – обычную казарму с армейскими кроватями и тумбочками. Бросив вещи, я услышал невдалеке характерное сопение и бульканье наливаемой в стакан жидкости.

– Где-то я уже слышал эти звуки, – подумал я и тут же вспомнил своего бывшего командира звена Гену Кормишина.

В голове промелькнула картина полугодовой давности. В полку были полеты, я прошел врача и решил съездить в Насосную по каким-то делам. Времени до предполетных указаний было достаточно, и я, прыгнув в летный автобус, сказал водиле:

– Поехали!

– Товарищ капитан, сейчас придет Кормишин, он всегда после медосмотра ездит в поселок.

Через минуту появился, как всегда мрачный, Гена.

– Геннадий Борисович, вы надолго? Мне на минуту надо сгонять в военторг!

– Поехали! – вместо ответа скомандовал неразговорчивый Гена.

Сделав свои дела, я заглянул в чепок, чтобы купить сигарет. И вот здесь я услышал это характерное сопение и такое же бульканье.

Не ожидавший меня увидеть Гена не нашел ничего лучшего сказать:

– Будешь? – и протянул мне полный стакан «Агдам Петровича», как у нас называли дешевое крепленое вино «Агдам». Я это вино и в выходные-то не пил, не то, что перед полетами.

– Нет, спасибо, Геннадий Борисович! Я сегодня летаю! – отказался я, забыв, что Гена на полеты тоже не смотреть приехал. Опустошив бутылку, Кормишин, как ни в чем не бывало, побрел за мной в автобус. С его лица слетела маска недавней задумчивости и грусти. По всему было видно, что жизнь удалась.

Заглянув в плановую таблицу, я, к своему удивлению, увидел у Геннадия Борисовича три ночных полета на боевом самолете, из них один на малой высоте и один на потолок.

– Да, силен мужик! – подумал я. До меня дошло, зачем и почему Кормишин ездит в гарнизон после прохождения медицинского осмотра.

– Неужели Гена? – и, обернувшись на бульканье, я действительно увидал Кормишина.

– Будешь? – повторил он свой традиционный вопрос, протягивая мне стакан, наполненный водкой.

– Нет, мне еще устраиваться! А Вы, каким боком здесь?

– Да вот, приехал утверждать Инструкцию по производству

полетов! – ответил Геннадий Борисович, с досадой пнув ногой здоровенный кирзовый штурманский портфель, набитый документами.

– Ну, а я накачу! – Гена громкими глотками, с отвращением и наслаждением одновременно опорожнил стакан.

На том мы и расстались.

Как только я освободился от формальностей, связанных с обустройством и организацией показа, меня тут же взяли в оборот ушлые местные ребята, которые были информированы о моем прилете. В их цепких руках уже находился Валера Александров – пилот МиГа-разведчика.

Меня и Александрова в гарнизоне тут же окрестили «Два Валеры». Мы пользовались особой популярностью, которой были обязаны не своим заслугам и личной привлекательности, а той технике, на которой мы прилетели. Искушенный в показах Александров под заглушку заправил спиртовые баки своей «птички» масандрой – двести пятьдесят литров. Я в этом деле был новичок, но и мои сто пятьдесят литров спирто-водяной смеси выглядели солидно. К тому же восемьдесят литров чистого спирта для противообледенительной системы и систем охлаждения прицела и радиотехнической разведки повышали наш рейтинг до невиданных высот. Таким образом, в нашем распоряжении было в пол-литровом эквиваленте как минимум восемьсот бутылок водки. Каждый считал за честь познакомиться с нами и ненавязчиво выклянчить хотя бы одну единицу этого эквивалента.

Александров служил раньше в Вазиани, его знала каждая собака гарнизона. Высокий, атлетически сложенный – настоящий мачо, – чрезвычайно общительный человек, который никогда не лез в карман за словом, он был под постоянным прицелом местных женщин. Анекдоты, шутки, прибаутки буквально сыпались из его уст. В общем, душа любой компании. А главное – к своим тридцати пяти годам он успел завоевать славу незаурядного пилота, который сумел достойно выйти из довольно серьезных передряг. Так, при перегоне самолета с авиационного завода у него произошел отказ двигателя, и ему пришлось садиться на одном движке на запасном аэродроме при жесточайшем минимуме погоды. В другом случае его самолет загорелся сразу же после взлета. Валера успел катапультироваться на высоте пятьдесят метров. Самолет упал и взорвался перед носом шофера, который безмятежно ехал на своей «жучке» по делам. К счастью для водителя и для его машины, все обошлось без последствий. Пока остолбеневший водила приходил в себя, глядя на пылающие останки самолета,

перед его дверью приземлился удачливый летчик, который тут же, без всяких объяснений, еще не успев освободиться от лямок парашюта, как ни в чем не бывало ему сказал:

– Шеф, свободен? Подкинь до аэродрома!

Пользуясь старыми связями и знакомствами, он быстро ввел меня в круг местной «элиты», и мы оказались в центре всех событий, связанных с коллективными попойками.

Мы прилетели в пятницу, а первый показ был назначен на понедельник. Нас строго-настрого предупредили, что приедет первый секретарь ЦК Компартии Грузии Эдуард Амвросиевич Шеварднадзе, поэтому к семи утра мы должны находиться у самолетов, готовые к показу.

Лева Твердохлебов

Наиболее колоритной фигурой среди местной публики был начальник разведки полка Лева Твердохлебов. Тридцатичетырехлетний холостяк уже сгорал от нетерпения начать торжества по случаю нашего прилета. Высокий, плотно сложенный, он излучал тепло и доброту. И никак не вязался с его внешностью неприятный, затхлый запах, который чувствовался, когда ты находился вблизи от него.

Штатный пистолет я предусмотрительно сдал дежурному по части, которого привел Лева. Я было дернулся оформить передачу оружия как положено, с записью в журнале учета, но Твердохлеб настойчиво тащил меня за рукав в предвкушении грандиозной пьянки:

– Да брось ты эти формальности! Капитан Прохоров – самый порядочный офицер полка! Все сделает как надо. Правильно я говорю, Иван? – для убедительности спросил он офицера.

– Так точно! Все будет нормально, не волнуйтесь! Идите спокойно отдыхать с ребятами! – ответил интеллигентного вида очкастый капитан. Записав фамилию дежурного по полку на спичечном коробке, я отдался на растерзание своим новым друзьям.

Лева Твердохлебов был в гарнизоне личностью легендарной. Самым невероятным было то, что он три раза «по пьяной лавочке» падал из окна своей квартиры на четвертом этаже и при этом каждый раз умудрялся не получить даже царапины. Первый раз, когда он вывалился из окна на кухне, его падение пришлось на крону дерева, по которой он плавно проскользил до земли. Второе падение произошло при попытке попасть в свою квартиру через балкон. Сорвавшись вниз, он порвал все бельевые веревки на нижерасположенных балконах и приземлился

на свежевскопанную клумбу. В третий раз его спас огромный сугроб снега, наметенный за сутки такой нечастой в этих местах пургой.

Этот добрый и обаятельный человек, однако, снискал жутковатую славу живодера поросят и кошек. Как-то пьянствуя с друзьями, когда кроме водки в его доме ничего не осталось, он ушел с намерением принести свежего мяса на «жареху». Через десять минут Лева, к всеобщему удовольствию, вернулся со смачным куском свежей свининки. На вопрос, почему не обожгли шкуру, Твердохлебов ответил:

– Дареному коню в рот не заглядывают.

Содрав волосатую шкуру, кусок быстро поджарили и съели, не подозревая о его происхождении.

На следующий день в полку появился хозяин поросенка. Со слезами на глазах он поведал командиру полка кошмарную историю. Оказывается, Лева средь бела дня поймал в гарнизоне валяющуюся в луже, ни в чем не повинную животину…

В другой раз ситуация с продуктами повторилась. К тому времени аборигены, наученные горьким опытом бесхозного отношения к свиньям, скотину на вольные хлеба уже не отпускали. Но догадливый и сметливый летчик появился перед собутыльниками с якобы кроликом в руках. Задать вопрос, откуда в гарнизоне кролики, никто не посмел. Каково же было удивление компании, когда в дом постучалась соседка с окровавленной шкуркой своего ненаглядного кота. Убитая горем старушка не стеснялась в выражениях, костеря живодеров.

На очередном построении командир полка вывел всю веселую компанию, участвующую в пожирании кота, и, несмотря на явное нарушение субординации, так как в этом строю оказалось несколько старших офицеров, публично обозвал их «кошкоедами».

После этого случая количество посетителей у гостеприимного Левы явно поубавилось. Но он все равно пользовался всеобщей любовью.

Пьянки и парилки

Жилая зона гарнизона находилась на пригорке, метрах в трехстах над служебной территорией аэродрома. Из-за высокого расположения здесь были большие затруднения с водой. А так как в те времена у военных начальников бытовые условия для летчиков были на тридцать третьем месте по значимости, то естественно, что самая большая проблема жителей гарнизона не решалась годами. Возможно, не решена она и по сей день.

Воду давали на один час, чтобы можно было успеть наполнить максимум емкостей для бытовых нужд. О полноценном мытье дома не могло быть и речи, вот сама жизнь и заставила построить в служебной зоне изрядное количество бань. Всего их было четырнадцать! Все бани находились на берегу местного арыка и имели естественные бассейны с ледяной проточной водой. С пятницы по воскресенье все население городка спускалось вниз, чтобы довести себя до человеческого состояния.

Будет излишне говорить, что мы стали самыми желанными посетителями этих бань. Все уполномоченные лица наперебой старались затащить нас в свои парилки, жертвуя интересами постоянных клиентов. Валера отлично знал достоинства и недостатки всех этих заведений, и наш выбор остановился на трех самых крутых банях – «высотки» разведчиков, «парашютки» истребителей и лаборатории отдела анализа разведчиков. Кстати сказать, в последней предпочитал париться начальник боевой подготовки ВВС округа генерал-майор авиации Шубин. Для посторонних она была закрыта, но для нас сделали исключение.

Как только мы прилетели, нас повели в самую лучшую в гарнизоне баню. Принадлежала она парашютистам истребителей и была выстроена по всем канонам банного искусства. Главной ее достопримечательностью был бассейн размером шесть на шесть метров под открытым небом. Стены и дно бассейна были облицованы мраморной плиткой. Чистейшая горная вода поступала в него из арыка по скрытым от глаз трубам и так же по трубам утекала из него в арык. Бассейн с двух сторон был оборудован ступеньками и перилами из нержавейки, что придавало ему особую элегантность. Чувствовалось, что в обустройстве бани и бассейна участвовал настоящий мастер.

Изрядно приняв на грудь, мы с наслаждением выгоняли из себя накопившуюся «дурь» в парилке. Местные пространщики не жалели ни своих веников, ни наших спин. Пушистый дубовый веник, источающий дурманящий аромат, в умелых руках казался живым. Ловко охаживая наши распаренные тела, профессионалы своего дела доводили нас до полного изнеможения, а потом, не давая помереть, окатывали ледяной водой, чтобы тут же продолжить экзекуцию. И хотя с каждым разом приходилось прикладывать все больше и больше волевых усилий, чтобы с позором не убежать, я решил терпеть до конца.

Первым не выдержал Александров. С диким воплем:

– В гестапо так не пытали! – он, в буквальном смысле как ошпаренный, выскочил из парилки.

Я держался до последнего. Наконец мой персональный

банщик сказал:

– Все! Молодец! Не каждый меня выдерживает! А теперь прямиком в арык!

Не заставив себя долго уговаривать, я тут же очутился на мраморном бортике арыка. Бросившись с головой в воду, я ощутил каждой порой настоящий шок. Температура окружающей среды и арыка была одинаковой – плюс три градуса. Все тело сжалось, как пружина на взводе. В какой-то момент пружина распрямилась, и мне показалось, что меня выкинуло на поверхность воды, как пробку из бутылки с шампанским. Нечеловеческий рев помимо моей воли вырвался из груди. Через мгновенье я уже был на другом берегу. Да, такого экстрима я в своей жизни еще не испытывал. Рванул в парилку и, вкусив солидную долю жара, снова прыгнул в бассейн. Честное слово, как будто заново родился.

В двенадцатом часу ночи за нами прибыл автобус, и мы благополучно убыли на ночлег к Леве.

С территории жилой зоны взлетно-посадочная полоса и рулежные дорожки, обрамленные разноцветными лампочками, подсвеченная мощными прожекторами центральная заправочная просматривались как на ладони. Все остальное скрывалось в кромешном мраке глубокой ночи. В каком-то из полков были ночные полеты, и я зачарованно смотрел, как самолеты непрерывным потоком взлетали и садились где-то внизу. Было занятно наблюдать, как в трех километрах от нас, маленькие «светлячки»-самолеты с яркими аэронавигационных огнями снуют по невидимым глазу рулежным дорожкам, подсвечивая себе путь рулежными фарами. На взлетной полосе фары выключались, из хвоста «светлячка» вырывался ярко-красный хвостик-факел форсажа, и он, стремительно набирая скорость, непосильную для насекомого, бесстрашно вонзался в ночную мглу. Через несколько секунд доносились приглушенные расстоянием раскаты работающего на предельном режиме двигателя, окончательно разрушая иллюзию «светлячка». Маленькая рукотворная комета, в отличие от своих космических сестер, легко преодолевала силу земного притяжения. При входе в облака вспыхивал ореол за огнем форсажа, и самолет, проглоченный плотными облаками, мгновенно пропадал из виду. Грохот двигателя постепенно ослабевал и внезапно обрывался: пилот отключал форсаж. Через несколько минут картина повторялась.

Я готов был наблюдать это фантастическое зрелище бесконечно. Но из романтического состояния меня вывел Валера Александров. Он был в хорошем подпитии и не замечал всей этой красоты.

– Ты какого хрена здесь торчишь?

– Полетами любуюсь! – честно сознался я своему новому другу.

– А чего ими любоваться! Кто видел небо не с земли, не на конфетных фантиках, кого е… ли, как нас е… ли, тому не до романтики! – выдал Александров где-то глубоко сидевшую в его мозгах цитату, и я, немного огорченный, побрел вслед за своим многоопытным товарищем.

Квартира Левы поразила меня невероятной загаженностью и неухоженностью. Из мебели на кухне стояли стол и табурет. Повсюду немытая посуда, остатки пищи и прочего мусора. Было просто невозможно свободно пройти – приходилось ногами брезгливо раздвигать всю эту ссохшуюся, слипшуюся и заплесневевшую массу. Тысячи тараканов, не обращая на нас никакого внимания, сновали в этих лабиринтах, как у себя дома. Предельно живописен был туалет, если еще учесть перебои с водой. В жилье стояла такая вонь, что мое обоняние, даже приглушенное изрядной дозой спиртного, долго не могло привыкнуть к такому аромату. Только сейчас я понял, чем так неприятно разило от хозяина этой квартиры.

Лева тщетно пытался найти что-нибудь съестное, чтобы нас угостить, но я, уже наслышанный о бедных здешних котах и поросятах, решительно этому воспротивился. Валера, давно знавший образ жизни своего друга, также ответил отказом. Со словами «Утро вечера мудренее» он начал готовиться ко сну.

Из спальных принадлежностей у хозяина квартиры была одна полутораспальная деревянная кровать, застеленная одеялом в пододеяльнике непонятного цвета и такой же простыней. По всей видимости, со дня их приобретения они не познали ни воды, ни мыла. Посредине комнаты была навалена громадная куча летнего, общевойскового и гражданского обмундирования.

Поймав мой красноречивый взгляд, Александров сказал:

– Не волнуйся, Лева все сейчас устроит лучшим образом!

И действительно, Лева, как гостеприимный хозяин, уступил нам кровать, а сам разделся и с разгону бросился в кучу своего барахла. Уже через секунду он скрылся из виду, как крот, зарывшись в нем.

Утомленные баней, спиртным и впечатлениями дня, мы тоже забылись глубоким здоровым сном. Утром я услышал разговор бодрствующих Левы и Валеры. В руках у них уже были початые бутылки пива. Заметив мое пробуждение, Лева протянул бутылку.

– Мне бы отлить? – выдавил скромно я, вспомнив состояние туалетной комнаты.

– Без проблем! В ванной за ночь набралось немного воды, так,

что можешь и «погадить», – гостеприимно разрешил щедрый хозяин.

Смыв в унитаз полведра темно-коричневой ржавой воды, я немытыми руками схватил вожделенную бутылку пива и в два глотка залил полыхающий внутри огонь.

– А жизнь-то налаживается! – произнес я вслух фразу из затертого анекдота.

Тем временем Валера с Левой обсуждали план на предстоящие субботний и выходной день. Мы должны были посетить две бани и как минимум два чепка.

– Как бы то ни было, спать я здесь больше не буду! – подумал я, вслушиваясь в разговор приятелей.

Два выходных дня мы провели в беспрерывном пьянстве и освоении здешних бань.

Баня «высотников» разведывательного полка была приблизительно такого же уровня, как и предыдущая, но бассейн представлял собой расширенный до шести и углубленный до трех метров арык. К его берегу прямо из парилки был проложен деревянный настил, с которого и совершались прыжки, и на который потом приходилось карабкаться.

Очаровала меня знаменитая баня фотолаборатории. Массивная деревянная мебель, деревянные стены, не покрытые лаком, деревянная посуда источали такой приятный и тонкий аромат, что голова шла кругом. Во всем чувствовался изысканный вкус. Холодильник «ЗИЛ» – мечта совдеповского обывателя, – забитый пивом и всевозможными деликатесами, гармонично дополнял картину комфорта и достатка. Бассейн хоть и не был таким шикарным, как у парашютистов, но добротный деревянный настил и дубовая, отполированная руками лесенка придавали ему законченный вид. Все остальное было так же прекрасно, как и в первой бане: банщики-профессионалы, аромат дубового и эвкалиптового веников, освежающие и отрезвляющие прыжки в воду.

На ночлег к Леве я уже не ходил, предпочтя его «роскошной» квартире неуютную казарму. В воскресенье рано утром меня разбудил солдат-дневальный по нашей казарме. Удивленно тараща на него глаза, я подумал: кому это я понадобился в столь раннее время и в столь забытом Богом месте? Еще больше было мое удивление, когда я услышал на том конце провода голос своего командира, полковника Жукова. Сначала я подумал, не случилось ли что с семьей, но командир, предвидя это, тут же объяснил цель своего звонка:

– Ты Кормишина не видел?

– Видел.

– Когда? – с надеждой и радостью в голосе спросил полковник.

– В пятницу, когда прилетел.

– А после этого видел?

– Нет.

– А где он остановился? – нотки радости и надежды в командирском голосе постепенно угасали.

– Здесь, в казарме!

– И что, он больше не появлялся?

– Никак нет, ни разу не видел.

– А в каком он был состоянии?

– Да в нормальном, трезвый! – понимая, что хочет услышать от меня командир, соврал я. Не знаю, чего было больше в моем обмане – нежелания быть стукачом или благого чувства не огорчать командира.

– Ты мне звони ежедневно, утром и вечером, даже если он не появится! – обрадовал меня перспективой командир.

– А если появится, звони немедленно в любое время суток!

– Да, теперь проблема: как бы вечером язык не заплетался», – с досадой подумал я.

Ночевки в казарме были тоже связаны с определенными неудобствами. Дело в том, что ночи напролет пьянствовала половина ее обитателей, не давая спокойно спать другой половине. Особенно мне запомнился экипаж вертолета Ми-24. Командир экипажа, с мужественным лицом молодой капитан с планками орденов Красного Знамени и Красной Звезды на груди, пользовался у своих подчиненных, несмотря на молодость, непререкаемым авторитетом. Все трое пили беспробудно и шумно, спорили, иногда даже беззлобно дрались, после чего плача, умиленно объяснялись друг другу в вечной любви и уважении. И почти постоянно пели фронтовые, заунывные, одним им известные песни. Было понятно, что офицеры прошли Афганистан, и что делать им замечания не только бесполезно, но и опасно для жизни. Но, слава Богу, в чужие проблемы они не лезли, мирно варясь в собственном соку.

Высокие гости

Настал понедельник. После двух дней беспробудной гульбы голова напоминала непрерывно гудящую трансформаторную будку. Нас в предвидении посещения выставки товарищем Шеварднадзе в шесть утра в добровольно-принудительном порядке собрали на аэродроме. Я предварительно зашел

в высотку «разведчиков», чтобы взять летную форму Левы Твердохлебова. Недовольный столь ранним визитом солдат, который охранял летные шмотки, открыл двери, бурча что-то нелестное в мой адрес, но, узнав во мне столь желанного за последние два дня гостя, с готовностью стал искать костюм Твердохлеба. То, что он мне предоставил, больше походило на замызганный комбинезон тракториста колхоза «Тридцать лет без урожая», чем на летный комбинезон. Засаленный, в пятнах самого разного происхождения, цветом даже отдаленно не напоминая свой родной серо-голубой, он был, к тому же, так измят, будто его специально замочили, скомкали и высушили в таком виде. Надев «костюмчик», я критически осмотрел себя в широкое панорамное зеркало. Бомж постсоветской, нынешней эпохи, наверное, выглядит лучше. Но делать нечего, я накинул сверху свою новую летную куртку. Она хоть как-то скрывала мой «шикарный» прикид.

– Да, Шеварднадзе такого не видел! – промелькнуло у меня в голове.

В этом непотребном виде я и предстал перед полковником – организатором показа. Было раннее утро. Густые сумерки скрыли недостатки моего одеяния, и полковник не обратил на него особого внимания. Да и другие были у него заботы. На стоянке вовсю шла завершающая стадия подготовки к показу. Кто-то из управления ВВС свежим взглядом оценил расстановку техники и вооружения, и полковник, грязно матерясь, наводил последние штрихи в картине, нарисованной авиацией округа. Холодный декабрьский ветер, ничем ни сдерживаемый на громадной площади летного поля аэродрома, пронизывал нас насквозь. Все были заняты, перетаскивая тележки с бомбами и НУРСами, меняя варианты подвесок и передвигая на доли сантиметра свои летательные аппараты. Мой «голубь мира» вместе с таким же «голубком» Валеры Александрова не потребовал никаких корректив. Вдвоем мы бесцельно слонялись по самолетной стоянке, с любопытством рассматривая экспонаты, представленные нашими коллегами и братьями по оружию.

Когда я изучал варианты вооружения Ми-24, экипаж которого по-муравьиному старательно передвигал взад-вперед тяжеленные телеги, стал свидетелем диалога между полковником и капитаном – командиром экипажа. По всему было видно, что для капитана в этой жизни авторитетов нет. На все указания полковника он отвечал дерзко, не стесняясь в выражениях. Полковнику это явно не нравилось, и он, все более и более распаляемый вольностями капитана, придумывал для него всякие заморочки. Дело дошло до элементарной перепалки. В конце

концов, когда полковнику все это надоело, вспомнив про разницу в званиях, он перешел на приказной тон:

– Товарищ капитан! Переставить вертолет с этой площадки вот сюда! – он ткнул указательным пальцем на свободное место в пятидесяти метрах от вертолета.

– Вам все понятно? Выполняйте! Через полчаса доложите лично мне!

– Есть! – четко, по-военному громко ответил побагровевший капитан и полушепотом, но так, чтобы слышал полковник, добавил:

– Давно бы уволился из армии, но люблю цирк, и особенно клоунов, у которых одна извилина, и та от фуражки!

Полковник сделал вид, что не услышал последней реплики капитана, и пошел дальше давать указания.

Я с любопытством стал наблюдать за действиями бравого капитана. Его гнев можно было понять. Ведь для того чтобы переместить вертолет на указанное полковником место, надо было откатить несколько десятков тонн разнообразного вооружения, перерулить туда на вертолете и затем все установить снова строго в соответствии с вариантами вооружения. Безропотный экипаж, каждый член которого был как минимум на десять лет старше своего командира, молча выслушивал его отборный мат. Наконец, когда заряд брани иссяк, капитан, напоследок послав всех к чьей-то матери, отработанным рывком занял место в пилотской кабине. Через секунду раздался свист нарастающих оборотов двигателей, и винты начали медленно вращаться. Полковник, успевший отойти метров на сто, оглянулся на этот звук. Винты быстро набирали обороты, экипаж, как почетный караул на траурном мероприятии, трагически склонив головы, стоял немного в сторонке от его левого борта. Полковник, позабыв о своем звании, бросился бежать к недавнему месту перебранки. Но было поздно. Подняв умелой рукой винтокрылую машину на один метр, капитан, в одно мгновенье пролетев на этом метре над разложенным штабелями вооружением, оказался над указанным ему местом и мягко приземлился.

Мне показалось, что от всего этого у полковника приподнялась папаха от вздыбившихся волос. Безнадежно махнув рукой, полковник побрел дальше, как побитая собака.

Экипаж, преисполненный гордостью за своего командира, с удвоенной силой стал перетаскивать средства вооружения. Капитан, небрежно взглянув на удаляющегося полковника, тоном победителя произнес:

– Еще указания будут?

Естественно, что Шеварднадзе в семь утра к показу

не приехал. Мы вполголоса роптали на «ефрейторский зазор», на то, что с нами обращаются хуже, чем со скотиной: ту хоть кормят и поят вовремя. Холод, похмельная жажда и чувство голода мучили нас на протяжении пяти часов ожидания. Наконец, без десяти одиннадцать, показался кортеж из черных лимузинов. Сопровождаемый спереди и сзади милицейскими машинами с проблесковыми маячками, он неспешно въехал на аэродром. Впервые в жизни я видел живого члена Политбюро нашей партии. Шеварднадзе, конечно, был не Бог, но обитал явно где-то недалеко от него.

Наши самолеты показывались одними из первых. Небольшая кучка народу окружала «члена» плотным кольцом. Когда расстояние позволило более детально рассмотреть высокопоставленную группу, в глаза бросилось то, что в основном это были люди молодого возраста, почти мои ровесники. При этом вели они себя раскрепощено, чуть ли не на «ты» обращаясь к своему шефу. Большинство из них были в длинных, ладно на них сидевших черных кожаных плащах, напоминая мне рыцарей плаща и кинжала из фильмов про шпионов. Наверняка, ребята из КГБ, профессионалы своего дела, готовые в любой момент показать, на что они способны. Эта небольшая группа людей неотвратимо двигалась в нашу сторону, из нее выделялась колоритная фигура Командующего округом, который был в наглухо застегнутой полевой форме генерал полковника, обтянутый портупеей. Килограммов сто тридцать было в этом двухметровом рыжем детине.

Настал мой черед. Я в своем затрапезном костюме четким строевым шагом двинулся навстречу знакомому по теленовостям лицу. Небольшого, если не сказать маленького, роста, сплошь седой, Шеварднадзе на фоне великана-командующего казался карликом. Он с готовностью протянул мне руку. Только я успел подержаться за царственную длань, как чья-то нечеловеческой силы лапа с густым волосяным покровом на пальцах сгребла меня в охапку и отставила в сторону. Эта рука принадлежала Командующему, который вблизи представлял собой что-то сверхчеловеческое. Я и в жизни-то таких людей не встречал, а тем более с погонами генерал-полковника.

Не дав мне раскрыть рот, он сам начал рассказывать о моем родном самолете:

– А вот это, Эдуард Амвросиевич, самый уникальный самолет в мире МиГ-двадцать пять. Он летает на скорости три с половиной тысячи километров в час на высоте тридцать километров. Помните шум, поднятый Израилем и Западной Европой? Вот именно такой самолет пролетел над ними, учинив

переполох! – уверенно вешал лапшу на уши члена Политбюро Командующий, по всей видимости, сам толком не разбирающийся в самолетах, стоящих на вооружении его округа.

Показывая мой самолет, он не только завысил его тактико-технические данные – он еще и называл его «разведчиком», несмотря на то, что рядом стоял громадный плакат, на котором черным по белому было написано, что это перехватчик. Но, видно, для Высокой делегации модификации самолета особой роли не играли. А то, что на самолете висели ракеты, так на это никто не обратил внимания.

– А какая у него дальность полета? – полюбопытствовал Шеварднадзе.

– Три тысячи километров! – не задумываясь, так же уверенно завернул очередной виток лапши командующий.

– А это он может бросать атомные бомбы?

– Так точно! Он! С высоты тридцать километров положит как в пятак!

– Да! – восхищенно воскликнул член Политбюро.

– И что, на такой технике летают такие мальчишки?

– Это кажется, что мальчишки! Технику сюда пригнали лучшие асы округа! – сделал комплимент мне и всем участникам показа командующий.

Я почувствовал на себе уважительные взгляды и члена Политбюро, и его окружения. Мой покрасневший то ли от холода, то ли от двухсуточного пьянства нос самопроизвольно стал задираться.

Командующий повел всю толпу, как козел на бойню, дальше. Самолет Валеры Александрова он оставил без внимания, бросив на ходу:

– Это тот же самый МиГ-двадцать пять, про который я вам рассказывал!

Через двадцать минут подошла вторая «генеральская» группа экскурсантов. В ней было человек двадцать окружных генералов. В этой массе я наметанным взглядом приметил и Командующего ВВС округа. Стараясь скрыться за широкие генеральские спины и не попасть ему на глаза, я начал рассказывать про МиГ. Но генерал меня словно и не заметил. Я с трудом узнал в этом понуром человеке того летчика, который покорил меня полтора года назад своим летным мастерством. Мрачное, землистого цвета лицо говорило, что он уже не жилец на этом свете. Мне показалось, что мой рассказ о МиГ-25 пролетал мимо его ушей. Наверное, так оно и было. Немного позже я узнал, что у него последняя стадия цирроза печени, и он обречен.

После короткого рассказа вся генеральская братия облепила

самолет. Стараясь держаться подальше от командующего ВВС, я сопровождал небольшую группку наиболее любопытных военачальников. «Пехота» крайне интересовалась техникой и задавала массу вопросов, которые иногда меня ставили в тупик и говорили о вопиющем авиационном невежестве нашего генералитета. Не слушая друг друга, каждый второй спросил, заглянув в кабину самолета:

– А где переключатель скоростей?

И когда узнавали, что такого нет в природе, не могли понять, как можно двигаться без столь необходимой, на их взгляд, опции.

А такой вопрос не задавал только ленивый:

– Почему на резине отсутствует протектор? Почему «лысая» резина?

Я как можно понятнее пытался объяснить, что высокая проходимость на земле – не совсем обязательное качество для самолета, а в воздухе тем паче.

Почти все интересовались, на таком ли самолете улетел в Японию Беленко. Многие, не веря, что летчик совершил это преднамеренно, наивно предполагали, что он заблудился. По всему получалось, что КГБ держит обстоятельства угона в тайне даже от нашего генералитета. Я, зная, что комментарии такого пикантного происшествия могут мне выйти боком, прикидывался ничего не знающим дурачком и, как мог, уводил собеседников от этой темы.

Очень меня развеселил вопрос немолодого генерала, который, тщательно осмотрев трубку ПВД (приемника воздушного давления), которая выступала никелированным «копьем» из носовой части самолета, спросил:

– Скажи капитан, почему на пушке такой маленький калибр?

Один из генералов, заметив редкие капли керосина под фюзеляжем, поинтересовался:

– А что это капает?

– Авиационное топливо, керосин.

– И сколько стоит литр керосина?

– Тридцать пять копеек.

– Это что, в три с половиной раза дороже, чем бензин? А почему он такой дорогой?

– Это специальный, очень чистый и термостойкий керосин, температура его кипения сто девяносто градусов, позволяет летать на скорости почти в три раза выше скорости звука.

– Да ты что! А на обычном керосине нельзя, что ли?

– Нельзя, товарищ генерал, он может закипеть в топливном баке.

– Понятно! Никогда бы не подумал, что все так сложно. А все-

таки, откуда он капает?

– Из системы дренажа.

– А для чего она?

– При температурном расширении топлива, при «поддавливании» топливных баков, например при запуске двигателей на земле, излишки топлива выбрасываются в атмосферу.

– И много выливается?

– Да литра два, наверное, будет, – наобум сказал я.

– А сколько запусков за летную смену?

– В среднем шестьдесят.

– Сто двадцать литров! А сколько летных смен в году?

– От ста до ста пятидесяти.

– От двенадцати до восемнадцати тысяч литров такого дорогого топлива просто так выбрасываете на землю! Это же колхозному трактору на целый сезон хватит! – моментально подсчитал и с укоризной подвел итог высокий воинский начальник с государственным мышлением.

– Ведь это же расточительство!

– Если бы вы знали, товарищ генерал, сколько я этого топлива слил! Его бы не то, что колхозному трактору, всему сельскому хозяйству Советского Союза хватило на сезон работы! – грустно подумал я.

Другой генерал, в возрасте рубежа старческого маразма, глядя на мою молодую и, по всей видимости, несерьезную физиономию, все допытывался, как попал сюда этот самолет. Он никак не мог поверить, что на нем прилетел такой юнец, как я. То ли шутя, то ли серьезно, он задавал такие нестандартные вопросы:

– Неужели его сюда не притащили на буксире? Скажи, а точно, что ты сам прилетел? А сколько вам лет, молодой человек? И что, по дороге ты не заблудился? А какой у тебя класс?..

Узнав, что я уже военный летчик первого класса и в звании капитана, пехотный генерал искренне восхищался и моей молодостью, и выбранной профессией, и самолетом, на котором я умею летать. Судя по всему, он с утра хлебнул «для сугрева», немного не рассчитав на свой вес, что и сказалось на его поведении. Он возбужденно хлопал меня по плечу, пытался ущипнуть за щеку, как бы удостовериться, что я действительно живой человек, а не сказочный герой из какого-либо фантастического мира. Наконец, другому генералу это надоело. Он взял своего товарища под руку и сказал:

– Михалыч! Ну что ты пристал к молодому человеку? Пошли

лучше хлебнем моего фирменного коньяка! Можем и капитана угостить! – вопросительно посмотрел он на меня. Возможность отхлебнуть коньяка после жутких шести часов, проведенных на свежем воздухе, подействовала на меня, как вид шприца на наркомана в период ломки. Не находя сил противостоять соблазну, я выдавил из себя:

– Согласен!

Генерал тут же затащил меня подальше от посторонних глаз, и из нагрудного кармана появилась плоская фляжка из нержавейки. Протянул ее мне:

– Начинай!

– Только после вас, товарищ генерал! – помня, с кем я «соображаю на троих», скромно и как можно уважительнее возразил я.

– Ну, как хочешь!

Генералы сделали по два смачных глотка, и фляжка очутилась в моих руках. Хорошо выдержанный коньяк отменно вошел в мой организм. Тепло, накопленное южным виноградом и десятикратно увеличенное перегонкой и дубовыми бочками, приятно расползлось от груди по всему телу, наполняя его энергией и радостью жизни.

– Спасибо! Мы здесь с семи утра торчим, продрогли до мозга костей!

– Ну, тогда еще по глотку! – с готовностью запустил фляжку по кругу мой спаситель. Михалыч, пока до меня дошла очередь, успел рассказать, что с детства бредил мечтой стать летчиком. Но вмешалась война. Семнадцатилетним мальчишкой ушел на фронт, получил ранение, после госпиталя окончил ускоренные артиллерийские курсы и войну закончил капитаном, командиром дивизиона.

– Вот так распорядилась судьба! – с горечью подвел итог несостоявшийся летчик.

– Не каждому это дано – летать, как птицы! А вас, пилотов, я люблю и уважаю. Так что ты не обижайся на выжившего из ума генерала!

– Да вы что! Как можно на вас обижаться? Я ведь тоже с детства мечтал стать летчиком! И не знаю, что бы со мной было, если бы не поступил в летное училище! Генералом точно бы не стал! – осмелев после коньяка, ответил я. Но к чувству реальности меня возвратил владелец фляжки, который, вероятно, в детстве не мечтал об авиации и не испытывал такого благоговейного чувства к пилотам, как его друг.

– Это почему же ты не стал бы генералом? – строго глядя на меня, спросил он.

Быстро сообразив, что в данной ситуации плохая ложь лучше хорошей правды, я выпалил:

– Нет способностей товарищ генерал! Ведь командовать людьми гораздо труднее, чем управлять самолетом. Тем более дивизиями, корпусами, армиями! – плеснул я бальзама на ветеранские души.

– Не Боги горшки обжигают! – дружелюбно промолвил польщенный моим ответом фронтовик.

– Было бы желание – и ты станешь генералом! Конечно, и людьми командовать надо уметь! Но ничего, научишься. За будущего генерала ВВС! – напоследок пригубил он прекрасного напитка, и потащил своего друга догонять ушедшую вперед группу.

«Фляжечка» шматко

Попрощавшись с генералами, я уже другими глазами смотрел на окружающий меня мир. К теплу коньяка добавилось и южное солнце, которое, несмотря на декабрь, при утихшем ветре довольно быстро напомнило о том, что оно есть и светит всем. Жизнь снова казалась прекрасной.

Подошел Валера Александров. Он издалека наблюдал за нами и завидовал мне белой завистью, заметив наши манипуляции с фляжкой. Его богатырское тело промерзло насквозь, и он от холода и голода тихо материл организаторов сегодняшнего мероприятия. Тут подъехал новенький армейский УАЗик, и солдат-водитель, уточнив наши фамилии, выволок две двадцатилитровые металлические канистры и две пластмассовые бочки по шестьдесят литров каждая. Обращаясь к Александрову, он произнес:

– Товарищ майор, подполковник Шматко просил передать, чтобы налили в двадцатилитровые канистры чистого, а в бочки – масандры.

Я внимательно посмотрел на своего товарища, ожидая реакции на столь «скромную» просьбу. Какое-то мгновенье длилась пауза, после которой Александров выдал такую тираду, что боец, не говоря ни слова, забросал свои емкости в машину и так же быстро удалился, как и появился. Валера, не находя себе места, никак не мог успокоиться от наглости подполковника:

– Это же надо обладать таким аппетитом! Сто литров чистого спирта, ни больше, ни меньше!

– А кто он такой, этот Шматко?

– Начальник штаба сухумского РЦ (районный центр управления воздушного движения)! Козел! Был здесь когда-то

начальником штаба полка, приехал к дочери в гости! Вчера меня встретил случайно и попросил «фляжечку» спирта. Мне что, фляжку жалко, что ли? Я и сказал ему: подъезжай, нальем. Вот он и подъехал! Самому-то стыдно столько просить, так набрался наглости, прислал бойца!

Пропустив еще пару групп, показ в этот день прекратили, и нас наконец-то отпустили на обед.

Где мой «макаров»?!

На следующий день без «ефрейторского зазора» мы в девять часов утра были на аэродроме в готовности к очередным показам. Погода тому не благоприятствовала. От пронизывающего ветра на летном поле невозможно было укрыться. Я уже был заправским экскурсоводом, тараторил про свой МиГ без остановки. Народ к расспросам тоже не был расположен, и двадцать групп офицеров округа мы пропустили в стахановском темпе. К обеду закончив с этим мероприятием, стали готовиться к тому, чтобы разлететься по родным авиабазам. Вовсю шел натуральный обмен спиртосодержащих жидкостей на фляжки, котелки, шлемофоны танкистов и предметы их обмундирования. Из предложенного товара мне приглянулась трехлитровая алюминиевая фляжка, за которую капитан-танкист просил три литра спирта.

Отдав торговлю на откуп технарям, я пошел заблаговременно, как мне казалось, давать заявку на перелет в Насосную. Оказывается, наиболее ушлые товарищи еще загодя дали такие заявки и со счастливыми физиономиями сновали по аэродрому в предполетной суете.

В два часа дня морозный воздух Грузии потрясли грозные раскаты работающих на форсажах двигателей штурмовика Су-24. Восемь тонн бомб и ракет на наружной подвеске придавали этой далеко не мирной птичке зловещий и карающий вид.

За ним поочередно взлетели два истребителя-бомбардировщика Су-17м3, у каждого под крыльями было по семь тонн смертоносного оружия. Характерный горгрот, хотя и напоминал чем-то горб, но совершенно не портил красоты машины. Пузатые бомбы и НУРСы скрывали всю нижнюю часть крыла, от самого его стыка с фюзеляжем до законцовок, и было непонятно, какая сила способна поднимать самолет в воздух. Два подвесных бака под фюзеляжем больше напоминали торпеды, чем емкости для топлива. И вот, эти универсальные машины для уничтожения с необычайной легкостью и проворством разбегаются и круто уходят в небо.

Но особенно меня покорил взлет Су-25-го. Легкий штурмовик, если так можно о нем сказать, с четырьмя с половиной тоннами средств уничтожения взлетел с углом набора сорок пять градусов. Я давно был наслышан о его превосходных летных данных, но впервые видел его в деле. Такая тяговооруженность в Афганистане спасла жизнь не одному десятку пилотов при штурмовке позиций душманов в горах. В узких ущельях, когда можно было уходить только вверх, такому самолету не было ни цены, ни альтернативы. Я знал многих летчиков, все восторгались возможностями этих грозных машин, получивших в народе вполне мирное прозвище «грачи».

С завистью глядя на уходящих в небо товарищей по недавнему показу, я с сожалением думал, что не дал вовремя заявку на улет. Опять предстоят надоевшие бани и пьянки. Александров тоже остался в Вазиани, но он об этом нисколько не жалел, и я подозреваю, что он специально «забыл» мне сказать о возможности улететь в день окончания показа. Валера в этих мероприятиях участвовал не первый раз, чувствовал себя как рыба в воде: трудно представить, что он об этом не знал. Повозмущавшись для вида, он потащил меня продолжать веселье в кругу своих давнишних собутыльников. Помня о предстоящем перелете, я, как мог, поддерживал компанию, но старался много не пить.

На следующий день погода стояла как по заказу, миллион на миллион. В предчувствии скорого улета, я в прекрасном расположении духа пришел получить свой пистолет. Дежурный по полку долго не мог понять, что я от него требую. Ни в одной учетной книге моего «макарова» не было. Неприятный холодок пробежал по спине. Несмотря на прохладную погоду, мне стало что-то жарковато, и я мгновенно покрылся испариной. Лихорадочно ищу спичечный коробок, на котором записал фамилию дежурного по полку.

– «Капитан Прохоров»! – вслух прочел я, найдя коробок. – Я сдал пистолет капитану Прохорову! – радостно, будто у меня в руках уже был пистолет, сказал я дежурному.

– Так и спрашивайте у капитана Прохорова. А в книге приема оружия ничего не записано, – не поддержал моей радости бесстрастный дежурный.

За полчаса поисков капитана в моем воображении уже промелькнули и военные дознаватели, и тюремные нары, и условно-досрочное освобождение… Наконец нашли капитана. Я с облегчением бросился к «отличнику боевой и политической». Но он все тупо отрицал. И глядел на меня стеклянными, ничего не выражающими глазами. Типичный взгляд алкоголика, понял я.

Память, напрочь отшибленная употреблением и злоупотреблением, никак не хочет возвращать его к событиям недельной давности.

– Всё, нары обеспечены! – обреченно подумал я.

К этому времени я успел отыскать Твердохлеба, который, к счастью, помнил, как уговорил меня расстаться с оружием, не оформляя сдачи.

– Ты что, Иван, так твою мать, белены объелся? Вот здесь, на этом самом месте, Валера тебе передал пушку! Ты еще пообещал, что все будет лучшим образом! Да я же тебя сейчас на этом месте зарою! – чувствуя за собой вину, со сжатыми кулаками набросился он на «лучшего» офицера полка.

– Да-да, что-то припоминаю, – забубнил тот.

– Если припоминаешь, колись, куда дел пистолет! – давая понять, что шутить с ним никто не собирается, взял на себя роль дознавателя Лева. Минут через двадцать пистолет нашелся. Оказывается, офицер сунул его между ящиками с оружием, забыв записать в журнал приема. Хорошо, что за прошедшие дни никто не обнаружил «лишнего» пистолетика и не прибрал его к рукам.

«Месть» Шматко

Получив колоссальную порцию адреналина, я пошел готовиться к вылету. Но, к моему удивлению, наша заявка где-то затерялась. Я дозвонился до командира полка, он сказал, что сам не понимает, почему меня нет в плане на перелет. Такая же картина была и с Александровым. Где-то в промежуточных инстанциях исчезли наши заявки, и найти крайнего было невозможно. Наконец, Валера догадался, в чем дело. Это же тот самый «жадный» эРЦэшник Шматко, которого мы несколько дней назад послали куда подальше, перекрыл нам кислород, используя свои связи. Другого объяснения не было.

Так продолжалось несколько дней подряд. Жаловаться было некому, и мы продолжали коротать время в ежедневных банных процедурах и дружеских попойках. Честно говоря, мне это уже порядком надоело, я отмылся за всю свою прошедшую жизнь и будущую тоже. Александров, напротив, ходил очень довольный и в душе благодарил злопамятного подполковника за оказанную услугу. Как он сам говорил, в гарнизоне у него была «телка» – старая, но незабытая любовь, к которой он стал на постой. Все удовольствия от жизни для него слились в этой командировке: дневные посиделки в банях, вечерние – в местных шашлычных, и ночи любви в объятьях подружки. У меня зазнобы не было, и ночь приходилось проводить в объятьях подушки в опустевшей,

но не ставшей от этого уютней, казарме.

Ежедневно утром и вечером я названивал командиру полка. Его же больше всего интересовал пропавший старший штурман. Каждый раз, услышав мой голос, он с надеждой спрашивал:

– Ну что, Кормишин не появился?

– Никак нет!

– Ну, ты там поищи его, поспрашивай: может, кто-нибудь видел или знает, где он?

Я не знал обстоятельств пропажи Гены, но по тому, как командир переживал, было понятно: что-то в этом деле не так. У меня даже появилось сомнение: а не Жуков ли удерживает меня здесь, чтобы искать Кормишина? Но если и надо было его искать, то в Тбилиси, куда я так ни разу и не съездил. А в Тбилиси найти Гену сложнее, чем иголку в стоге сена.

Почти неделю мы проторчали в безуспешных попытках улететь домой. Даже Александрову уже стало это надоедать, и он все искреннее проклинал негодяя Шматко. Время неотвратимо двигалось к Новому году, и мы начали призадумываться, как бы он не застал нас на гостеприимной грузинской земле.

Самая конвертируемая валюта в авиации – спирт

Двадцать пятого декабря Валера, плюнув на все и бросив меня одного в гарнизоне, сел на поезд и укатил в свой родной Далляр – благо, это было в четырех часах езды. У меня остался один-единственный резервный день – суббота, двадцать шестое декабря. Полеты разрешались до пятнадцати часов местного времени, и я решил сделать последнюю попытку. Как обычно, переговорив утром с командиром о старшем штурмане, я с огорчением узнал от него, что погода стоит не совсем хорошая для перелета. Нижний край двести метров, дождь, видимость два километра. «Да, вряд ли разрешат перелет без воздушной разведки погоды», – подумал я. Но командир заверил, что «добро» он выдаст в любом случае. Даже если нижний край понизится метров на пятьдесят.

– Утешил! – пробормотал я про себя, понимая, что сегодня шансов улететь практически нет.

Еще больше я расстроился, когда вышел на улицу. Пелена плотного тумана окутывала весь гарнизон. Побрел к диспетчеру узнать, как мои дела. Диспетчер тоже «обрадовал»: кроме Насосной, нет ни одного запасного аэродрома. При таких условиях и сам Господь не поможет. Мои новые кореша, ожидающие меня с нетерпением, потащили, как крокодилы зазевавшуюся корову, продолжать вчерашний вечер в ближайший

чепок. Я безропотно согласился залить вином невезуху с полетами. Выпив по две бутылки кисленького сухого, решили субботний вечер провести в очередной бане.

– Пойду на всякий случай сниму заявку, чтобы не дергаться. До окончания стартового времени еще полтора часа, – сказал я собутыльникам и пошел к диспетчерскую.

– Понедельника ждать бессмысленно, завтра укачу на паровозе, – размышлял я по дороге к диспетчеру. Тот, увидав меня, обрадовано сказал:

– Товарищ капитан, вас срочно ищет оперативный дежурный округа полковник Попов!

– Во как! Это еще зачем? – недоуменно подумал я, пока телефонистка меня с ним соединяла.

– Товарищ капитан, вы хотите улететь в Насосную?

– Уже неделя, как хочу!

– В Насосной сейчас погода двести на два, но устойчивая. В Вазиани туман, видимость двести метров. Справитесь?

– Так точно! – не веря своим ушам, ответил я. Успел наивно подумать:

– Это за что такие щедроты? – но полковник тут же мне все и пояснил:

– За это Вы мне должны пятьдесят литров своей чудесной жидкости! Кажется, Вы ее масандрой называете. Сможете?

– Так точно! Но куда налить? В телефонную трубку? – дерзко пошутил я.

– Это вас не должно волновать! Я уже выдал необходимые распоряжения оперативному дежурному полка истребителей! Вы только должны дать разрешение. Вас это устраивает?

– Так точно! Уже даю разрешение! – мгновенно отреагировал я.

– Но в Вазиани выписан «шторм»! И он не снят! – тоскливо вспомнил я про врага авиации – туман.

– Об этом тоже не беспокойтесь, соответствующие указания будут даны. Поторапливайтесь! Если через полчаса не взлетите, я вас не выпущу! Счастливого полета!

Поблагодарив предприимчивого полковника, я, не веря своему счастью, бросился искать технарей. И хотя без моего ведома они не должны были никуда деваться, на месте их не было. Вспомнив, что у оперативного дежурного полка истребителей есть диковинное для тех времен видеонаблюдение, я с его помощью осмотрел весь аэродром и нашел своих забулдыг. Оперативный выделил мне ГАЗ-66, и я, быстренько забрав техноту, стал готовиться к перелету.

Неожиданным препятствием стала метеослужба. Закаленный

дежурствами и пьянками, пожилой капитан-метеоролог, для которого оперативный дежурный округа был ничто, встал в позу и ни в какую не желал снимать «шторм». Понимая, что меня спасет только жидкая валюта, я спросил в лоб:

– Сколько?

Капитан как будто ждал этого вопроса:

– Пять литров! Но чистого! Вода у меня есть в водопроводе!

Через пару минут в руки смышленого метеоролога перекочевал большой армейский чайник, доверху наполненный чистым спиртом.

«АЙ ДА ПУШКИН, АЙ ДА СУКИН СЫН!»

Когда все формальности были соблюдены, я на всех парах примчался к самолету. Под его правой стойкой стояла сотня бутылок, которые узкой струйкой наполнялись спирто-водяной смесью через кран слива.

– Все! Гастроном закрывается! – тоном, не терпящим возражений, объявил я присутствующим.

Майор, посредник в этой бартерной сделке, умоляющим голосом произнес:

– Товарищ капитан! Пощадите! Меня оперативный округа не то, что снимет с дежурства, он меня раздавит, как таракана, он меня с говном съест! Ведь мы не набрали и четвертой части того, о чем вы договорились!

– Вы бы еще наперстком набирали! Ведь надо было принести пару канистр, а не сто бутылок! – парировал я, глядя на тонкую струйку огненной жидкости.

– Да где же их взять?

– Если я через пять минут не взлечу, то грош цена нашему договору! Меня уже никто не выпустит!

Лихо вскочив в кабину самолета, я, не дожидаясь, когда уберут тару, громко, насколько позволили мои голосовые связки, прокричал:

– От винта! Запуск!

– Есть запуск! – так же браво подыграл мне техник самолета и захлопнул фонарь кабины.

Техник едва появился впереди, в поле зрения, как я продублировал свою команду по переговорному устройству и, не дожидаясь ответа, нажал на кнопку запуска правого двигателя.

Привычно засвистел турбостартер, набирая обороты, чтобы хватило сил раскрутить основной вал двигателя. Поглядев направо, я с удовольствием увидел, как из-под крыла разбегаются обезумевшие от страха любители масандры. Пять секунд –

и нажата кнопка запуска левого двигателя. Привычно диктую технику параметры запуска двигателей, с тревогой смотрю на время. Оно, к сожалению уже истекло.

– Но ведь полковник на всякий случай подстраховался! Время полета до Насосной всего сорок минут! А он зарезервировал пятьдесят! – отгоняю от себя саму мысль о том, что полет еще могут запретить.

Как только двигатели вышли на малый газ, я, пренебрегая обычными проверками органов управления и гидросистем, даю команду:

– Убрать колодки!

Техник и тут оказался смышленым, спустя пять секунд вместе с зажатыми в кулак чеками катапультного кресла показал мне направление и одновременно разрешение на выруливание.

Даю обороты и выруливаю, мельком поймав фигуру бедного майора, стоящего над незаполненными бутылками. Скрестив ладони в рукопожатии, весело ему подмигиваю: не сильно, мол, убивайся. Майор отвечает кислой улыбкой и обреченно машет на прощанье рукой.

Рулить на самолете – не совсем то же, что вести автомобиль. Тормозной путь сорокатонной машины даже на скорости пятьдесят километров в час внушителен, и если вовремя не начать тормозить, можно въехать не туда, куда надо. К тому же центр тяжести «лайнера» находится довольно высоко, и он на поворотах склонен к опрокидыванию. В неприятную ситуацию попал как-то молодой командир Днепропетровского полка, который умудрился перевернуть МиГ-25 при рулении. По всей видимости, офицер решил, что с повышением по должности он получает свободу от соблюдения законов физики. Я обычно не экспериментирую на рулении, но тут деваться было некуда. Разогнав в сплошном тумане скорость под сотню километров, я молился, чтобы навстречу мне не попался армейский автомобильчик. Еще я считал перемычки рулежных дорожек, чтобы ни проскочить момент поворота на ВПП. Благополучно насчитав их пять штук, начал притормаживать – и вовремя: направо была полоса. Хорошо, что руководитель полетов догадался включить огни, и я заблаговременно успел погасить скорость.

Все обошлось. Занимая ВПП, в развороте, запрашиваю разрешение на взлет.

– Один черт, руководитель полетов меня не видит! – успеваю подумать и слышу команду из невидимого из-за тумана СКП:

– Взлет разрешаю!

– Разрешили! – отвечаю обрадовано и направляю самолет

по осевой линии.

Не притормаживая, выпускаю закрылки и увеличиваю обороты до максимальных. Осевая линия белого цвета на расстоянии пятьдесят метров растворяется впереди в сплошной пелене тумана.

– Да, в таких условиях мне взлетать не приходилось! – думаю я с надеждой на успех предстоящей авантюры. Перевожу РУДы обоих двигателей в положение «полный форсаж». Чувствую, как с характерным толчком в спину при включении форсажа мне в кровь впрыскивается мощнейшая доза адреналина, который переводит и время, и скорость в другое измерение. Я осознаю себя больше зверем, чем человеком, инстинкт самосохранения просыпается во мне, и я подобно льву, совершающему прыжок на буйвола, не имею права на ошибку, чтобы не попасть на его рога.

Самолет, получив громадный прирост тяги, срывается в бешеном ускорении и мчится в сплошное молоко тумана. Бросаю мимолетный взгляд в кабину, контролирую выпуск закрылков и нормальный розжиг форсажа. Переношу взор вперед и все внимание уделяю выдерживанию направления по столь небольшому пунктиру, который через мгновение сливается в сплошную короткую, как стрела, линию. Все мыслительные процессы ускоряются в десятки, сотни, тысячи раз, и те решения и действия, к которым даже не готовился, приходят молниеносно. Никто никогда меня не учил взлетать в сплошном тумане, да и потребности в этом до сей поры не было. Но глаза смотрят, а руки и ноги действуют, как будто я всю жизнь только этим и занимался. Нос самолета, как обычно на скорости двести километров в час, специально не поднимаю, чтобы держать в поле зрения тонкую и короткую стрелку осевой линии. Поднимать нос раньше времени не самоубийство, но близко к тому – «вслепую» с поднятым носом направление разбега не выдержать: это все равно, что ходить по канату над пропастью с завязанными глазами. Пока самолет оторвется от земли, можно сойти с полосы, а на такой скорости по кочкам далеко не уедешь. Но тянуть с задиранием носа долго тоже нельзя: прозеваешь максимальную скорость, которую могут выдержать пневматики, и – пиши, пропало, разлетятся колеса по серой бетонке до того, как самолет от нее оторвется, и будет он полыхать синим пламенем, пока не сгорит дотла.

Бросаю взгляд на прибор скорости – триста пятьдесят километров в час. Отлично! «Ай да Пушкин, ай да сукин сын!» – довольный сам собой, беру ручку на себя. Нос самолета задирается в белом молоке. Взгляд в кабину на авиагоризонт –

угол тангажа одиннадцать градусов. И тут же своею задней точкой чувствую, что связь самолета с твердью оборвалась. Все внимание приборам – выдержать заданный угол тангажа без крена. Почти тридцать тонн тяги уносят меня от земли, поднимая на безопасный для жизни уровень. На высоте пятьдесят метров на мгновенье ослепляет яркий солнечный свет, и я понимаю, что самолет вырвался из туманного плена. Оставляя внизу его белое покрывало, энергично набираю высоту, не забывая убирать шасси и закрылки. Отключаю форсажи, разворачиваюсь на заданный курс и, переведя дух, докладываю:

– Форсажи отключил, отошел с курсом сто десять градусов!

– Вас понял! Счастливого полета! – перевел дух и руководитель полетов.

Спустя некоторое время влезаю в сплошную дождевую облачность и лечу в ней до самой Насосной. По пути успеваю подумать, что две бутылки сухого вина никак не сказались на моем состоянии.

– Но ведь Жуков-то унюхает! К моменту посадки как раз и появятся признаки легкого перегара, – досадую я.

Насосная встретила, как и обещал командир, моросящим дождем, низкой облачностью и плохой видимостью. Захожу как по линейке, не давая самолету ни на волос отклониться от посадочного курса. На высоте двести метров вываливаюсь под облака и в сером мареве дождя вижу прямо перед собой бетонку, обрамленную посадочными огнями.

– Полосу вижу, шасси, закрылки полностью! – докладываю руководителю полетов.

– Посадку разрешаю! – узнаю знакомый голос командира.

– Понял! Разрешили! – бодро докладываю, все-таки польщенный тем, что меня принимает сам Жуков.

Прикладываю все свое мастерство и мягко приземляюсь точно напротив СКП.

– Молодец! – расщедрился скупой на похвалу командир.

К моменту заруливания на ЦЗ он уже ждет меня у своего УАЗика.

Стараясь не дышать в его сторону, докладываю:

– Товарищ полковник! Задание выполнено без замечаний!

– Давай в машину! – протягивает мне руку командир.

По пути в гарнизон Жуков рассказал, что Кормишин пропал с шестнадцатью секретными документами, и что весь округ вторую неделю стоит на ушах.

Возвращение блудного штурмана

Старший штурман нашелся после Нового года. Оказывается, в Тбилиси по пути в штаб округа он упал с эскалатора в метро и потерял сознание. Сердобольные люди доставили не совсем трезвого майора в гражданскую больницу, где ему поставили диагноз: сотрясение мозга. Гена воспользовался случаем и устроил себе месячный отдых – благо, проблем с чачей и вином в палате не было. За приятным времяпрепровождением он забыл поставить в известность командира полка и командование округа, «сверхсекретный» портфель благополучно дожидался своей участи в больничной камере хранения. Неизвестно, сколько бы продолжался для Гены этот профилакторий, но персонал больницы настучал главврачу на беспробудно пьянствующего майора, и тот позвонил военному коменданту, чтобы его побыстрее перевели в госпиталь. В комендатуре напротив фамилии Кормишин была «расстрельная метка», и через полчаса его вместе с портфелем везли к самому главному контрразведчику округа. Генерал через гражданских чекистов уже выяснил, кто имел допуск к кирзовому портфелю. Брезгливо посмотрев на опухшую от беспрерывных возлияний физиономию майора, он только и сказал:

– Пшел вон!

Слава Богу, год был не тридцать седьмой, и Гену в измене Родины не обвинили.

На следующий день он предстал перед командиром полка Жуковым. Анатолий Олегович, всегда выдержанный – в его лексиконе, повторяю, самым страшным ругательством-то было слово «пехота», – на сей раз, молча, при всем честном народе, врезал однокашнику по училищу в челюсть и так же, ни слова не говоря, перешагнул через безжизненное тело вырубленного им старшего штурмана.

Гена, переживший за столь короткий промежуток времени два сотрясения мозга, пить, однако, не бросил и еще через месяц по единогласному решению коммунистов управления полка был исключен из партии и представлен к увольнению из Вооруженных сил.

Жукова за неуставные взаимоотношения никто из пилотов не осудил и, самое странное, никто не заложил. А может быть, и заложил, но в верхней инстанции решили, что это для Кормишина была справедливая мера. Командир никогда не был сволочью и, чтобы Гена не уволился с «волчьим билетом», дал ему возможность списаться по состоянию здоровья.

Так мы лишились старшего штурмана полка, от которого было на порядок больше вреда, чем пользы.

Третья эскадрилья

Переучиваем лейтенантов

После дебюта по обучению летного состава меня переводят в третью эскадрилью заместителем. Командир эскадрильи – мой однокашник по училищу Коля Колпаков.

Коля перевелся в наш полк из Кюрдамира. Он успел к тому времени выйти победителем из аварийной ситуации на Су-15: посадил самолет с загоревшимся двигателем, за что получил орден Красной Звезды.

Еще он прославился тем, что при проверке командиром корпуса, генералом Субботиным дежурных сил 1 января 1979 года произвел взлет, на какой генерал и не рассчитывал.

У комкора была привычка проверять вылет дежурных сил командой «Воздух!». Затем он приходил на СКП, и когда самолет уже трогался с разожженными форсажами, давал команду на прекращение взлета. Если бы я стал комкором, то наверняка бы воспользовался его методикой. Многим она не нравилась, но, тем не менее, наглядно демонстрировала реальное состояние дежурных сил.

И на этот раз прозвучала команда «Воздух!». Колпаков лихо занял место в кабине самолета, запустил двигатели, вырулил на взлетную, врубил форсаж и начал разбег. Когда он пробежал метров двести, Субботин дает команду на прекращение взлета. Руководитель полетов ее дублирует, а Колпаков со словами:

– Паровоз ушел! – продолжает взлет и уносится в небо.

Естественно, что такое развитие событий не входило в планы комкора, поэтому он дает команду привести весь полк в боевую готовность «Полная». Если бы я стал комкором, то вряд ли до этого дошел бы, но критиковать всегда легче. Только что упавшие, прилечь после новогодней ночи, офицеры, проклиная все на свете, бегут на аэродром выполнять сумасбродную команду.

После этого случая Колпачок попадает в опалу и счастливо переводится к нам в полк. Прослужив какое-то время начальником штаба, к всеобщему удивлению, он назначается командиром эскадрильи.

Коля летал очень хорошо и уверенно, но особой тяги к полетам не испытывал. А еще он имел поистине магическое влияние на полковника Жукова. С завидной регулярностью один раз в два – три месяца он ездил проведывать своих

многочисленных родственников. Сделав скорбное выражение лица, он подходил с рапортом к командиру и всякий раз, как Деточкин из «Берегись автомобиля», придумывал истории о предсмертном или тяжелом состоянии кого-то из своей родни. В летной среде, иногда забываясь, он с увлечением рассказывал, как хорошо порыбачил на Кубани или поохотился на Урале. Но, тем не менее, пользовался он большим уважением не только у командира полка, но и у всего летного состава.

Став моим командиром, Колпачок сразу же распределил обязанности.

– На тебе лежит летная подготовка эскадрильи, а я руковожу всей остальной службой! – коротко, но четко нарисовал он суть распределения.

Меня это вполне устраивало, и я, как положено, ответил:

– Так точно!

И вот я начинаю службу в третьей учебной эскадрилье. В 1982 году в полк впервые направляют выпускников Качинского летного училища. До этого на самолет МиГ-25 допускали к переучиванию только летчиков первого и второго класса. Дело в том, что этот самолет был одним из самых аварийных в авиации страны. Почти каждая пятая машина, сошедшая с конвейера Горьковского авиационного завода, потерпела аварию или катастрофу. Для меня он был просто игрушкой, а вот многие испытывали к нему скорее психологический барьер, чем просто неспособность к освоению. Как бы то ни было, мы не имели опыта переучивать лейтенантов.

Первое, что мы сделали, – уговорили командующего ВВС Закавказского военного округа выбрать выпускников по летным характеристикам. Из десяти наших новичков пятеро окончили училище с отличием, а один из них – с золотой медалью. Все остальные в летной подготовке имели отличные характеристики. К моменту прихода выпускников в полк мы досконально их изучили по личным делам. Ребята были неробкого десятка, имели страстное желание освоить «самый сложный» в Союзе самолет. Теоретически они были подкованы гораздо лучше наших «хунвейбинов», в чем мы очень скоро убедились.

Начались полеты. На период вывозной программы я распределил летчиков за командирами звеньев. Себе взял трех лейтенантов – Игоря Шаламова, Владимира Котельникова и Александра Клещева. Котельников окончил училище с золотой медалью, Клещев – с отличием, Шаламов – без троек. Все они прекрасно сдали зачеты на допуск к полетам, и проблем с теорией не было.

Первый полет я выполнил с Игорем Шаламовым. Вывозных

полетов было двенадцать, и первый полет был чисто показным: пилотировал полностью я, а летчик мягко держался за ручку. Во втором полете я отдал ему бразды правления, а сам контролировал полет, готовый в любой момент взять все на себя. Шаламов покорил меня раз и навсегда. Он так же, как когда то я с Андреевым, отпилотировал на одном дыхании весь полет. Уже через неделю Игорь, выбрав минимальную норму полетов, вылетел самостоятельно. Я не скрывал своего удовлетворения.

Котельников и Клещев оказались послабее. Больше всех вывозных полетов взял Клещ, однако меньше, чем «первоклассник» Сириков. В течение месяца вся наша экспериментальная группа вылетела самостоятельно.

Колпачок подсуетился и стал руководить полетами эскадрильи. По сути, мы работали автономно. Летали как минимум три раза в неделю. Командиры звеньев, как на подбор, были такими же энтузиастами полетов, как и я. Мы очень быстро начали продвигать по программе своих учеников.

Вспоминаю один случай, еще в самом начале летного обучения.

Был первый минимум погоды, облачность сто метров. Нас она не пугала, и мы натаскивали пилотов на приборные полеты. Однако нижний край облаков плавно стал понижаться. При нижнем крае облачности шестьдесят метров не смог с первого раза зайти на посадку военно-транспортный самолет Ан-26. Правда, экипаж не ожидал такого нижнего края, потому как мы не имели права летать ниже ста метров. Но когда на разведку взлетел экипаж второй смены полетов, а возглавлял его майор Диденко, я понял, что мы переборщили.

Нижний край к тому времени опустился до пятидесяти метров. Для наших инструкторов это особой проблемой не было, а вот Диденко с первого раза зайти не смог. Я в тот момент находился в воздухе и по радиообмену понял, что у разведчика погоды большие проблемы. Диденко, когда вывалился под облака в стороне от ВПП, заблажил, что нижний край пятьдесят метров, и отпустил несколько нелестных эпитетов в мой адрес. В воздухе было три спарки с первой смены, и все они уверенно, как по ниточке, друг за другом заходили на аэродром, уходя на повторный заход с высоты выравнивания. Выполнив крайний заход, я благополучно приземлился и по команде командира полка поехал на СКП для дачи объяснений. Диденко еще был в воздухе.

Жуков с явно напускной строгостью стал спрашивать, какой сейчас реально нижний край.

– Пятьдесят метров, – сознался я.

– А почему продолжали летать?

– Летчики справляются, – кивнул я на только что севшую без замечаний спарку, где инструктором был командир звена капитан Миша Абдуллин.

В этот момент заходит «первоклассник» Диденко. Взмыв, как ведьма на метле, под облака, он с большим креном исправил ошибку в заходе и кое-как умостился на полосу.

– Ты видишь, что даже разведчик погоды не может нормально зайти? – с досадой продолжил командир.

– А вот сейчас сядет наша крайняя спарка, и мы посмотрим, как заходят гораздо менее опытные летчики. Плохому танцору известно, что мешает! – не сдавался я.

И действительно, спарка вышла точно по полосе и выполнила красивую посадку.

Полеты второй смены отбили, я краем уха слышал, как Диденко убеждал командира полка отстранить меня от руководства эскадрильей, пока я не наломал дров. Но Жуков сам был склонен к авантюризму, и к совету начбоя не прислушался.

К лету эскадрилья подошла к групповым полетам. Я благополучно два раза прошел парную подготовку и один раз – звеньевую. При полетах в составе звена я был ведущим звена, а ведущим второй пары – один из командиров звена. Получалось, что два опытных летчика летают «вхолостую». Если учесть, что подготовка звена включала в себя шестнадцать полетов, то это было слишком расточительно. На свой страх и риск, я решил летать со звеном один, а в качестве ведущего второй пары подготовить одного из лейтенантов. Тем более, они все были старшими летчиками и формально имели право быть ведущими. Не знаю как, но я уговорил командира на такой эксперимент. Старые ретрограды Животов и Диденко в один голос пытались убедить командира, что так делать нельзя. Но командир был на моей стороне.

И вот я впервые взлетаю в составе звена со своими лейтенантами. Предварительно я строго-настрого предупредил молодежь: в воздухе позабыть, что они однокашники, замечу хоть один признак недовольства или недисциплинированности – летать они будут со своими командирами звеньев. Первый полет прошел как нельзя лучше. В полете мы слаженно выполнили задание, лейтенанты четко держались в строю то справа, то слева от меня, в зависимости от пеленга. Пройдя, на зависть ретроградам, красивым плотным строем над аэродромом, я распустил веером свою группу, которая, как чижики, на минутном интервале один за другим без подсказок произвели посадку.

«302-му воздух! Цель реальная, уничтожить!»

В тот год я еще три раза прошел звеньевую программу, подготовив всех летчиков эскадрильи. Ни одна эскадрилья не могла похвастать таким уровнем подготовки.

За год мой налет составил двести одиннадцать часов, что было абсолютным рекордом полка.

В то время я мог в любое время дня и ночи выполнить любое задание. Ночью я летал очень редко – один раз в два месяца, но из-за большого налета не чувствовал никакого дискомфорта.

Дежурить приходилось сравнительно редко, в основном в выходные дни. Однажды я нес боевое дежурство как раз в воскресный день. Было жарко, и я дремал под монотонный шум кондиционера. В комнате отдыха было довольно прохладно, что располагало к приятному безделью. Как всегда внезапно и противно, зазвенел зуммер боевой готовности, загорелось красное табло «Воздух», и оперативный дежурный дал мне команду:

– 302-му «воздух»! Цель реальная, приказ – уничтожить!

– Ух ты! Наконец-то! – пронеслось у меня в голове, и я почувствовал, как адреналин лошадиной дозой вливается в организм, десятикратно ускоряя все мои реакции.

Схватив ЗШ, я уже через несколько секунд был в кабине самолета. Пристегиваясь к подвесной системе, нажал на кнопку запуска правого двигателя, и пока двигатель выходил на малый газ, прогнал прочь техника самолета, убедившись, что чеки с катапультного кресла сняты. Нажимаю кнопку запуска левого двигателя, взмахом руки даю команду убрать колодки и снять предохранительные чеки стреляющих механизмов и защитные колпаки с головок ракет. Левый двигатель начинает плавно увеличивать обороты, правый уже на малом газе. Я с нетерпением жду, когда из-под крыла появится техник. Наконец он выскакивает из под крыла с зажатым в левой руке мотком предохранительных чек. Правая рука показывает направление выруливания. Я уже успел вывести обороты правого двигателя на восемьдесят процентов, так как левый еще не вышел на малый газ. Отпущенный с тормозов самолет срывается и на бешеной скорости несется к ВПП. Выруливаю на левый край полосы, убедившись, что левый на малом газе, устанавливаю РУДы на максимал, нажимаю кнопку выпуска закрылков и, не останавливаясь, начинаю разбег. Мельком бросаю взгляд на обороты двигателей – они подходят к максималу, – вдогон включаю форсаж и по характерным толчкам контролирую розжиг форсажных камер.

Самолет, получив дополнительный прирост тяги, интенсивно набирает скорость. На скорости двести километров в час беру ручку управления на себя, на трехстах нос начинает подниматься, фиксирую взлетный угол. На скорости триста шестьдесят плавно наклоняю самолет вправо на угол десять градусов. Самолет, продолжая разбег на правом колесе, разворачивается, описывая дугу с левого на правый край полосы. Скорость четыреста. Перед самым обрезом полосы происходит отрыв. Самолет к этому моменту успевает развернуться градусов на тридцать. Скорость плавно растет. Убираю шасси и увеличиваю крен до тридцати градусов. На скорости шестьсот километров убираю закрылки и довожу крен до шестидесяти градусов.

В считанные секунды я развернулся почти на сто восемьдесят градусов на заданный мне курс, который совпал с направлением на Баку. Наверняка кто-то из летчиков, наблюдая мой взлет, принял его за очередной «выпендреж», но я давно просчитал и продумал свои действия при вылете по реальной цели. И все, что сейчас проделал, не было экспромтом и хулиганством. В обычных полетах за такие финты могут отстранить от полетов раз и навсегда. Но боевое задание спишет все, главное – пройти на грани возможного и невозможного и не пересечь ее в сторону последнего. И это у меня получилось.

Мысленно уже прокалываю дырочку на кителе для ордена за «сбитого» нарушителя. В том, что цель реальная, а не учебная, я уверен на сто процентов. Самое главное – чтобы меня нормально на нее вывели, а уж я с ней разделаюсь, как со шведом под Полтавой. Включаю вручную подготовку ракет и фиксирую взглядом, что прицел к работе готов. Почему-то совершенно нет волнения, какое обычно бывает при полетах на пуски ракет по мишеням. Про себя отмечаю, что абсолютно спокоен, и сосредоточен на выполнении задания.

Разгоняю скорость до тысячи ста пятидесяти километров в час и запрашиваю разрешение продолжить набор на первом режиме (полностью форсажный режим, допускается только в реальных боевых действиях). Это означает, что звуковой барьер будет преодолен на высоте три километра, а так как я нахожусь над столицей Азербайджана, то половина жителей этого мегаполиса лишится оконных стекол. Настойчиво запрашиваю санкцию на это:

– Триста второму разрешите первый боевой режим!

Офицер боевого управления никак не может понять, чего я от него хочу. Я держу указатель числа М на отметке 0,98. Но самолет-то летит на максимальной тяге двигателей, и эта тяга «прет» его на дозвуке с углом уже сорок градусов: высотомер

только и успевает отсчитывать витки километров. Наконец, до бестолкового ОБУ, доходит, что от него требуют, и он разрешает, но время упущено – высота шесть километров. Я уменьшаю угол набора и фиксирую, что звук преодолел на высоте семь километров – точно над центром Баку. «Многовато для сплошного остекления!» – успеваю с досадой подумать я.

Занимаю заданную мне высоту одиннадцать километров и разгоняюсь до приборной скорости тысяча двести километров в час: это соответствует истинной скорости две тысячи километров. Слышу команду с земли:

– Триста второй, излучение. До цели шестьдесят, атака в переднюю полусферу. Цель ваша. Уничтожить!

Включаю излучение и ищу на экране цель. Цели нет. Устанавливаю строб прицела на пятьдесят километров и нажимаю кнопку «Захват». Безрезультатно. Экран чист, как лист бумаги. Докладываю на командный пункт, что цель не наблюдаю. Поступает команда выключить форсаж и вести визуальный поиск цели. Отключаю, ищу. Видимость миллион на миллион, вижу очертания противоположного берега Каспийского моря, но ни единого самолета нет, даже своего.

– Стать в вираж на высоте одиннадцать километров, цель должна быть под вами! – получаю очередную, но не совсем уверенную команду с земли. Выполняю вираж, ищу визуально. Цели нет.

С земли раздается команда:

– Триста второй! Выключить оружие! Выключить прицел! Выключить вооружение! Прекратить задание, возврат на точку!

– Понял! – с едва сдерживаемой досадой, докладываю командному пункту.

– Триста второй. Оружие и прицел выключены, остаток восемь тонн.

– Да, упустил я свой шанс, другого такого не будет, —думал я, огорченный неудачным вылетом.

– Что же это могло быть? И почему меня не навели? Моей ошибки здесь точно нет, – успокаивал я себя, смирившись, что дырочку в кителе делать не понадобится.

На земле мой напарник по боевому дежурству стал допытываться, по какой цели меня поднимали и почему я ее не сбил.

– Ну, все, думаю, сейчас ее Гриня завалит, уж от него она точно не уйдет! – возбужденно рассказывал он мне.

– Да я и сам не знаю, кого хотели завалить! Дали команду включить излучение, цель уничтожить, а я ее так и не нашел.

Спрашиваю оперативного дежурного:

– Куда я летал?

– Подожди, – отвечает. – Мы здесь все в запарке, сами не можем разобраться! Разберемся – я тебе прозвоню!

В конце боевого дежурства позвонил дежурный генерал войск ПВО и объявил мне благодарность. Оказывается, я перекрыл временной норматив на три с лишним минуты.

– Спасибо за службу! Вы также будете поощрены приказом главнокомандующего ПВО! – в заключение сказал он.

– Служу Советскому Союзу! – как и положено, не задавая лишних вопросов, ответил я.

Куда же меня поднимали? Как мне рассказали позже, дело было так. Оказывается, на командном пункте Олятского корпуса ПВО произошел сбой в автоматизированной системе управления, и появилась ложная цель, которая шла от Ирана в нашу сторону на высоте одиннадцать километров и скорости две с половиной тысячи километров в час. Естественно, что на кодированный радиолокационный запрос: «Ты чей самолет?» – она не отвечала.

Так же естественно ее отожествили с самолетом F-14, которые были на вооружении у Ирана. Это боевой самолет, способный нести оружие для поражения как воздушных, так и наземных целей. И так же естественно, что из Москвы без долгих колебаний поступила команда уничтожить эту опасную воздушную цель. Пройдя по середине Каспийского моря до траверза Баку, цель пропала. Но в это время по воздушной трассе Красноводск – Баку шел рейсовый пассажирский самолет Ту-134. И, как часто бывает в таких случаях, по закону подлости у него произошел отказ аппаратуры радиолокационного опознавания. И на кодированный радиолокационный запрос: «Ты чей самолет?» – он тоже не ответил.

В обстановке чрезвычайного нервного и эмоционального напряжения и с этим самолетом как следует не разобрались. Его отожествили с потерянным нарушителем. Ситуацию усугубило то, что цель поменяла направление – пошла на Баку.

И вот, лихие командиры дают команду на подъем экипажа, то бишь меня, и на уничтожение воздушного объекта. Спасло «Тушку» то, что он садился в Баку. Если бы Баку он пролетал транзитом, то, наверняка, был бы сбит мною, как в обычном тренировочном полете на перехват условного противника. Так как меня наводили в переднюю полусферу, а дальность пуска при такой атаке на этой высоте составила бы от тридцати до сорока километров, то визуально определить тип самолета я бы не мог, а радиолокационная система опознавания на самолете цели, повторяю, не работала. Поэтому, действуя в совершенно простых погодных и тактических условиях, я со стопроцентной

вероятностью пустил бы ракеты, и те неминуемо поразили бы ни в чем неповинный гражданский борт. Но Бог отвел от меня этот грех, за что я ему благодарен до сих пор. Понятно, что меня бы ни в чем не обвинили, но жить с грузом загубленных тобой восьми десятков душ я бы спокойно не смог.

Пока я взлетал и шел к месту встречи, прошло около двенадцати минут, Ту-134 успел снизиться под нижний край радиолокационного поля и благополучно сесть на аэродроме Бина. Ни экипаж, ни пассажиры даже не догадывались, какой смертельной опасности они подвергались в этом полете.

Через три месяца пришел приказ от Главкома ПВО о награждении меня ценным подарком – фотоаппаратом ФЭД в количестве одной штуки – за четкие и грамотные действия при подъеме из состава дежурных сил. Миня Отбеткин, к тому времени замполит первой эскадрильи, долго возмущался, что наказывают невиновных и поощряют неучаствующих. Он в несколько раз чаще меня дежурил и не удостоился чести быть награжденным. Но я не стал объяснять, за что меня поощрили.

Боевое дежурство

Нельзя сказать, чтобы боевое дежурство было слишком обременительным. Пока нас не передали из ПВО в ВВС, вообще была «лафа»: многие из пилотов приходили в дежурный домик или отсыпаться после похмелья, или играть в преферанс. Здесь я научился этой игре и стал заядлым преферансистом, проиграв не одну сотню совсем не лишних в то время рублей. Но азарт есть азарт, на щелбаны и на спички, в эту игру, не играли даже советские офицеры.

Обычно мы заранее подбирали компанию, и после заступления на дежурство садились за стол в комнате технарей, «расписывали пулю».

Некоторые командиры полков не разрешали играть, считая, что проигрыш негативно скажется на выполнении боевой задачи. Но мое твердое убеждение, что преферанс способствует качественному несению боевого дежурства. Во-первых, народ не спит, а бодрствует. Во-вторых, народ всегда возбужден, то есть начеку. Я ни разу не видел дремлющих преферансистов. В-третьих, преферанс – это гимнастика для мозгов.

Игра, как правило, продолжалась до четырех-пяти часов утра. После расчетов компания ненадолго забывалась, чтобы через два-три часа проснуться, позавтракать и благополучно смениться с дежурства. Ночные бдения на нашем самочувствии несильно сказывались, мы были здоровы, молоды, и бессонная ночь

не выбивала нас из колеи. Тем более, что после дежурства ехали отдыхать домой.

После передачи нас из ПВО в ВВС – это произошло на рубеже восьмидесятых годов – дежурить стало гораздо обременительнее. «Свои» ПВОшники (решение на применение дежурных сил обычно принимал КП корпуса ПВО) нас жалели, но вот когда мы стали для них «чужими» действовали строго по документам. Как только мы перешли в другой вид Вооруженных сил, нас стали «сажать» в первую боевую готовность чуть ли не через каждые полчаса. Дело в том, что приказом министра обороны расписано, при каких условиях дежурная смена приводится в готовность один. В частности, при появлении вражеского самолета на удалении от границы менее ста километров экипажи истребителей занимают рабочие места в своих аппаратах. А так как в стокилометровой зоне в дневное время супостаты летали практически беспрерывно – беспрерывно бегали и отрабатывали навыки по занятию готовности и мы. Особенно часто происходило это в дневное время. Ночью, как правило, в Иране не летали, и нас беспокоили редко.

Однажды мне пришлось дежурить днем с Валентином Кабцовым. «Старый» приехал с жестокого бодуна. Его «лепесток» – так у нас называли явный дух перегара – улавливался за три метра. Мы проверили оборудование, сменили «ночников» и заступили на дежурство. Только-только, потеряв бдительность, мы начали дремать под прохладой кондиционеров, как нас обоих усадили в первую готовность.

«Начинается, – подумал я, проклиная и иранских летчиков, летающих над своей территорией, и принципиального оперативного дежурного, и министра обороны, издавшего драконовский приказ, и еще Бог знает кого. Уже через несколько минут ожидания в самолете дальнейших действий я начал ерзать: кресло стало неудобным, солнце нестерпимо припекало. Прошло еще минут сорок.

– Обоим экипажам готовность два!

«Слава Богу! Надолго ли?» – подумал я, со спокойной совестью покидая самолет, и пошел отсыпаться, так как компания для преферанса не собралась. От обеда я отказался, не было аппетита, да и лень было вставать и выходить из приятной прохлады в душную столовую. «Перекушу после очередной отсидки в самолете», – решил я про себя, переворачиваясь с боку на бок. Но день прошел необычно спокойно: по всей видимости, в Иране наложили вето на полеты. Вечером, когда пришла пора смены, я, к своему удивлению, не нашел рядом с собой напарника. Спросил у дневального, когда вышел Кабцов.

Но дневальный его тоже не видел. Смутные сомнения поселились в моей душе. Я нашел техника самолета своего коллеги и поинтересовался, где его командир.

– Не знаю! Как только отбили готовность, я попросил его закрыть фонарь кабины и ушел в дежурный домик. С того времени я его и не видел.

– Так пойдем к самолету, проверим, не там ли он!

– Да вы что, разве можно на такой жаре просидеть в кабине двенадцать часов? – не поверил в мою версию технарь.

Фонарь самолета был немного приоткрыт, шторка закрыта.

– Наверняка дрыхнет, как сурок, – произнес я, поднимаясь по стремянке.

«Старый», как и предполагалось, сидел в кабине самолета. Когда я открыл фонарь, резкий запах застоявшегося перегара ударил мне в нос. Потревоженный шумом открывающегося фонаря, но до конца не пробудившийся любитель мужских посиделок стал чмокать губами, бормоча что-то не членораздельное.

– «Старый»! «Старый», просыпайся! Пора меняться!

Обалдевший от перегрева и обезвоживания организма, он наконец-то открыл обезумевшие глаза и уставился на меня, не понимая, где находится.

– А? Что?

Я начал его трясти, приводя в чувство.

– Еще не хватало, чтобы крыша поехала от перегрева, – подумал с тревогой, вслушиваясь в его бред. А тот, кое-как, видимо, вспомнив, где находится, спросил:

– Что, вторую дали?

– Дали, дали, еще десять часов назад!

– А что меня не разбудили? – немного обиженно спросил Валентин.

– А что ты сам не проснулся?

– Так распарило – вот и прикорнул немного.

– Ни хрена себе немного! Всю смену при сорока градусах в тени! Да уж, и впрямь старый конь борозды не портит!

– …Но и глубоко не пашет, – самокритично закончил пилот, окончательно осознав, что вместо кайфа в прохладной комнате отдыха десять часов жарился в душной кабине.

Как делается карьера

По мере приобретения летного опыта я поднимался и по служебной лестнице – благо, в авиации не всегда «родословная» играет большую карьерную роль, а уж летчиков

с «мохнатой лапой» в Насосной просто-напросто вообще не было. Служебная карьера зависела только от самого пилота, от его способностей – способности летать и способности обучать других, способности много пить и способности не пьянеть, и так далее и так далее. Конечно, присутствовали и элементы везения.

Нередко, увы, карьера делалась «на гробах товарищей». Как ни кощунственно это звучит, но с гибелью друга или просто сослуживца уходил и потенциальный конкурент по службе. Само происшествие влекло за собой оргвыводы, и если ты не был причастен к нему, то снятый с должности руководитель уступал место тебе или другому. Так что в моем продвижении от рядового летчика до командира эскадрильи за время службы в Насосной вольно или невольно «виновны» и Саня Пелешенко, и Славик Рахимов, и Толик Голушко. Светлая и вечная им память!

Как выразился один из авиационных генералов:

– К этому званию я шел по трупам своих друзей!

Наземные, командирские дела были гораздо прозаичнее летных, и большого удовлетворения мне не доставляли. Хотя моя эскадрилья и числилась в лучших по всем параметрам, но особого рвения при решении «мирских» вопросов я не проявлял. Скажу честно, мне повезло с заместителем командира эскадрильи по инженерно-авиационной службе Виктором Устиновым и старшиной эскадрильи прапорщиком Красковым.

Витя был лучшим инженером эскадрильи, пользовался непререкаемым авторитетом в полку не только у подчиненных, но и у начальников. Матчасть всегда у него была исправная и боеготовая. А это было основным критерием оценки не только его работы, но и моей.

Старшина, прапор под пятьдесят, «съел собаку» на этой должности, и хотя был откровенным пройдохой и приворовывал за моей спиной, но, тем не менее, в казарме поддерживал идеальный порядок, неуставщины не допускал, к солдатам относился не как к быдлу. Я знал, что он своим решением даже позволял им отпуска, но делал вид, что ни о чем не догадываюсь. В Советской армии солдату давали отпуск только за выдающиеся сверхзаслуги. Хотя классик и говорил, что в жизни всегда есть место подвигу, но в действительности с подвигами не всегда фартило даже летчикам. Солдату же заслужить такое поощрение было практически невозможно. Негласная отпускная очередь тут же обрывалась, как только происходило мало-мальски серьезное происшествие. Но так как в отпуск хотелось всем, то таковых не было. «Срочники» других эскадрилий осаждали меня просьбами перевестись в мою. Для поддержания авторитета старшины я их отсылал к нему, на его усмотрение. Проблем

в переводе не было, и в полку проходила постоянная ротация. «Плохих» солдат, с точки зрения командиров других эскадрилий, переводили к нам взамен «хороших». И «плохие» в моей эскадрилье почему-то быстро становились «хорошими».

Командир полка, может быть, и догадывался об особенностях воспитательного процесса моего прапора, но, слава Богу, виду не подавал. А скорее всего, у него просто не было времени очень-то вникать в солдатскую жизнь.

Так что успехи в обучении летного состава подкреплялись надежным порядком на земле, а посему я пользовался в полку репутацией лучшего командира эскадрильи.

Став комэской, и имея «карандаш» в кармане, я стал летать еще больше, чем до сей поры. Мне кажется, что в те времена у меня была прямо-таки болезненная зависимость от полетов. Чем больше я летал, тем больше мне летать хотелось. Будь моя воля, я бы летал ежедневно, в том числе и в выходные дни. Я бы не ходил в очередной отпуск ради полетов. Уходя в отпуск, я всякий раз думал: «Ну почему он такой длинный – целых два месяца?». И всякий раз старался выйти на службу хоть на неделю раньше.

Командиром эскадрильи мне все чаще приходилось летать на разведку погоды – как в составе экипажа, так и командиром экипажа. Больше всех я летал и на облет авиационной техники. Эти полеты, как правило, были связаны с определенным риском, встречей с новыми, доселе не изведанными ситуациями и добавляли в кровь немалую дозу адреналина.

«А чего это мы так сели и так вспотели?»

Вспоминаю полет на разведку погоды с Петькой Масаловым. К тому времени он был командиром эскадрильи, а я еще командиром звена. Поэтому он был и командиром экипажа.

Стояла безоблачная весенняя погода. Мы взлетели без каких-либо особенностей. Пройдя по маршруту разведки и не найдя ничего опасного, стали строить заход на посадку. На кругу нас ожидала болтанка, каких я еще не встречал. Самолет прыгал, как телега по булыжной мостовой. Петька что-то недовольно бурчал по этому поводу по СПУ. Выйдя на посадочный курс, мы и здесь ощутили всю прелесть болтанки. Самолет прыгал, как на ухабах, заставляя нас стучать зубами. В отличие от земной дороги, эти ухабы мы не видели и не имели возможность погасить скорость, чтобы на них не скакать. Скорость на указателе колебалась с амплитудой плюс-минус пятьдесят километров в час. Масалов держал в среднем четыреста пятьдесят километров, диапазон

менялся от четырехсот до пятисот километров в час. Все это безобразие продолжалось до высоты сто метров. После ближнего привода атмосфера успокоилась, и самолет шел как нож по маслу – не шелохнувшись. Но у командир экипажа, по всей видимости, как у нас сыграло «очко», а попросту сдрейфил. Вместо того чтобы прибрать обороты и уменьшить скорость, он продолжал снижаться на скорости четыреста пятьдесят. В ответ на мои слабые попытки сдвинуть на себя РУДы он упорно возвращал их в обратное положение. Так, сопя и борясь, друг с другом, мы на скорости четыреста пятьдесят километров в час «подрулили» к началу полосы. Скорость отличалась от заданной на сто двадцать километров. А если учесть, что подъемная сила крыла растет пропорционально ее квадрату, то единственно правильным решением было бы уйти на второй круг. Но, видно, мой командир так «изпереживался», что для него повторно выдержать такую муку было смерти подобно. Понимая всю критичность ситуации, я уже не лез в управление, а молча, как «американский наблюдатель», созерцал происходящие события. Да и исправить что-то в такой ситуации, кроме как уйти на второй круг, не представлялось возможным. Петька упорно старался усадить самолет, а тот, подчиняясь законам аэродинамики, никак не хотел его слушать. Мы плыли над полосой, как по волнам, на высоте одного метра. Видя, что перелет будет длиться как минимум один километр, я затянул что было мочи привязные ремни, оставляя правую руку на ручке управления, а левой, «на всякий пожарный» взялся за скобу ручки катапультирования. Особенно это стало актуальным при пролете траверза РСП (радиолокационная система посадки), которая стояла точно по середине полосы. К тому же Масалов стал плавно увеличивать обороты двигателей, в расчете на возможный уход на второй круг.

– Поздно, – промелькнуло в голове, и тут же вклинилась нехорошая мысль, что катапультирование неизбежно. Уходить на повторный заход было уже бессмысленно: слишком большая приемистость двигателей на МиГ-25, и мы раньше столкнемся с препятствиями, чем оторвемся от земли. И приземляться уже поздно: оставшейся части полосы было явно недостаточно, чтобы благополучно закончить пробег. Именно в этот момент самолет коснулся бетонки.

– Триста шестьдесят километров в час! Выкатывание обеспечено! – отметил я для себя скорость приземления.

До конца полосы оставалось метров восемьсот. Мысль с быстротой молнии наметила рубеж принятия окончательного решения на катапультирование – метров триста до конца полосы.

Но в этот момент я почувствовал как кто-то уверенный и сильный, ухватил меня «за задницу» и начал останавливать вместе с самолетом.

– Неужели выпустил тормозной парашют, и тот не оборвался? «Самоубийца! Везет дуракам и пьяницам!» – негодующе и восторженно одновременно прокомментировал я про себя действия командира.

По всем законам физики парашют на скорости триста шестьдесят километров должен был оборваться, ничего хорошего не суля ни самолету, ни его экипажу. Но добротно сделанные советскими мастерами и мастерицами купол и фалы выдержали запредельные нагрузки и спасли нас от позорного катапультирования из исправного самолета.

Когда зарулили на ЦЗ, почти весь летный состав встречал нас стоя. Под пристальными взглядами товарищей мы проследовали на доклад к командиру полка. Демисезонная куртка Петьки Масалова была мокрой насквозь.

– Петька! А чего это мы так сели и так вспотели? – спросил не признающий никаких авторитетов Вадик Меретин.

– Ничего! Полетов сегодня не будет! – буркнул недовольный командир.

Командиру полка Петька наплел, что скорость «гуляла» до самого выравнивания, и что мы чудом умостились на полосу, и что летать в такую погоду смерти подобно.

– Сам облажался, а виновата погода! – только и осталось мне подумать.

Полеты на облет

Полеты на облет вообще всегда были маленьким испытанием авиационной техники. А так как моя мечта стать летчиком-испытателем так и осталась мечтой, то для меня они были как бальзам на душу. Благо, желающие летать на потолок в очередь не становились. Кроме Юры Поварницына и меня в полку добровольцев облетчиков не было.

Полк летал интенсивно, и мы без работы не оставались. Нам даже редко приходилось спорить из-за нехватки полетов. И самое странное: когда мы с Юрой летали на потолок, обычно ничего не происходило. Стоило кому-либо другому полететь раз в полгода, так обязательно или лопался фонарь, или отказывал двигатель, или происходила разгерметизация. Ребята за такие нештатные штучки получали благодарности и ордена, а нам, больше всех летавшим на облеты, «не везло». Вот такой парадокс. Потому, наверное, командир полка неохотно доверял эти задания

другим пилотам. Орденов ему, конечно, было не жалко, а вот отказы техники не нравились.

В один из дней я умудрился установить своеобразный рекорд не только полка, но, возможно, и всей советской авиации. Обычно летчику разрешалось выполнять три стратосферных полета, но «облетчикам» можно было летать четыре «потолка». Полк готовился к боевым стрельбам, оставалась одна летная смена, и мне выпала удача облетать два самолета – на каждом по два полета на потолке. Я выполнял полеты по очереди – сначала на одном самолете, затем на другом, чтобы не тратить времени на ожидание, пока машину заправят. И вот, в конце летной смены выяснилось, что на одном из самолетов не прописался объективный контроль, так называемый «черный ящик» отказал. Полеты были еще во вторую смену, но ни одного свободного пилота, имеющего право на облет, не было. Командир полка полковник Жуков, испытующе глядя на меня, спросил:

– Ну что, полетишь?

Я понимал, что приказать он не имел никакого права, он даже не просил, зная, что мне будет неудобно ему отказать. Честно признаться, после четырех полетов на потолок чувствуешь себя как выжатый лимон. Но душа требовала «летного наркотика», и я ответил:

– Конечно!

Не знаю, был ли в стране еще хотя бы один пилот, умудрившийся в один день пять раз слетать на высоту двадцать километров. Но я слетал, и, как видите, ничего страшного со мной не случилось.

Были и у меня курьезные случаи на облетах, о которых сейчас вспоминаю с улыбкой. Однажды мне предстояло облетать МиГ по «потолочной» программе. Стоял ослепительно солнечный день. Как всегда выполнив взлет, я на небольшой высоте начал разворачиваться на курс отхода, на потолочный маршрут. Проверку управляемости приходилось выполнять на высоте от двух с половиной до трех километров, на большой приборной скорости. И вот, выполняя балансировку органов управления, я обнаруживаю, что самолет никак не может принять балансировочное положение. Его корежило и в продольном, и в поперечном отношении. В конце концов, плюнув на устойчивость и управляемость, я стал продолжать задание.

«Ну, технота, выдеру и высушу! Это же надо так зарегулировать самолет, что он летит враскорячку!» – успел я подумать.

Развернувшись после этого на угол девяносто градусов, я, к своему ужасу, определил по сигнализации шасси, что правая

стойка не убрана. И хотя сигнальная лампочка была зеленого цвета, но сейчас она для меня полыхала ярче двух красных лампочек, которые зажигаются, когда шасси убрано. Мороз пробежал по спине: я лечу на приборной скорости тысяча двести километров в час с выпущенной стойкой! А ограничение – шестьсот километров в час. Поэтому и корежило мой самолет. Мрачные картины рисовало мне мое воображение: оторванные, но не до конца слетевшие шланги воздушной и гидросистем, ободранные лючки и обшивка фюзеляжа, примыкающая к нише стойки. Я понял, что когда энергично разворачивался после взлета, не проконтролировал уборку шасси, а когда отошел с курсом для балансировки, лучи яркого солнца падали на приборную доску, и я не заметил горящую зеленым лампочку. Ситуация усугублялась тем, что мне предстоял напряженнейший режим полета со скоростью почти троекратной скорости звука. И картина, нарисованная моим воображением, могла стать вполне реальной.

Времени на раздумья не было. Я погасил скорость до пятисот пятидесяти километров в час, убрал шасси, и принял решение продолжать полет: будь что будет, сам «обосрался», сам и отмываться буду! Я врубил форсаж и, как камикадзе, пошел на продолжение.

К счастью, ничего страшного не произошло. Самолет вписывался в стратосферу, как тяжелый чугунный утюг.

После окончания задания и спуска на высоту менее двенадцати километров я окончательно расслабился и со спокойной совестью пошел на посадку. Каково же было мое удивление, когда на рулении мимо стоянки авиационного завода, какой-то работяга, отчаянно махая мне руками и делая страшные гримасы, стал показывать рукой на правую стойку шасси. Естественно, мне ее не было видно. И опять мое воображение нарисовало волочащийся по бетонке щиток стойки, развороченную нишу и Бог знает что еще. С чувством предстоящего великого позора я зарулил на ЦЗ.

Странно, но ни техник самолета, ни другие особых эмоций по поводу моего заруливающего самолета не проявляли. Как только техник открыл мне фонарь, я с тревожным любопытством спросил:

– Что с правой стойкой?

– Ничего! А что с ней должно быть?

– Точно ничего? Какой-то чудак мне жестами показывал на стойку, я и подумал, что с ней что-то случилось! – прикинулся я наивным ягненком.

– Дымок идет от колес, но так и должно быть, я новые

тормоза поставил, смазка подгорела! – окончательно успокоил меня трудяга технарь.

Воспитанный на безусловной честности в полетах, иду «сдаваться» командиру полка. Он выслушал мою «исповедь», посмотрел на меня внимательно, подумал, как бы самого себя спрашивая, не сочинил ли я красивую байку, и после короткой паузы произнес:

– Пехота!

Это было верхом его возмущения. Но по интонации я понял, что зла на меня он не держит.

– Самолет еще летает?

– Да, я выполняю на нем еще один полет на облет.

– Пусть поднимут на козелки и пощелкают на всякий случай шасси. А чтобы у технарей не было лишних разговоров, скажи, что долго не убиралась правая стойка! Ведь так оно и было? – с иронией и насмешкой спросил он у меня.

– Так точно! – пошел я выполнять указания любимого командира.

Витя Устинов, кляня мою принципиальность, организовал подъем самолета на козелки. Я присутствовал при сей процедуре и с любопытством наблюдал, как на сорокатонной машине, легко, как игрушка, поднятой на трех козелках-домкратах, убираются и выпускаются шасси. На высоте одного метра с убранными шасси она казалась громадной красивой птицей в хищном стремительном полете. Устинов с секундомером в руках отсчитывал время уборки и выпуска колес. Оно укладывалось в установленные нормативы.

– Товарищ командир, знаете, что надо делать, когда что-то кажется? – беззлобно ворчал Витя, недовольный преподнесенной мною вводной.

– Ты лучше посмотри, не подтекает ли где гидрашка, и правильно ли срабатывает кинематика уборки и выпуска шасси! – урезонивал я своего зама.

«Гидрашка», слава Богу, не подтекала, и шасси убирались, как положено, в последовательности, определенной им конструктором.

После этого случая я, как бы ни слепило солнце, всегда вовремя контролировал уборку и выпуск шасси.

Как я не попал в «академики»

Семейные дела мои не клеились, и я, несмотря на то, что в полку пользовался уважением и авторитетом, начал подумывать о том, чтобы перевестись подальше от ставшего родным

гарнизона.

Кроме как на пенсию, в академию и на кладбище пилоты последние шесть лет никуда не уходили, а первое и последнее меня не прельщало, и я решил поступать в академию. У меня были, как мне казалось, все шансы для поступления: первый летный класс, майорская должность, приличный опыт летной работы. К 1983 году я уже был опытнейшим летчиком полка, обучившим с десяток пилотов.

Написал рапорт, прошел медицинскую комиссию. Дождался приказа начальству откомандировать меня на выездную сессию в один из военных городков Закавказского военного округа. И мои товарищи провожали меня в полной уверенности, что я вернусь назад лишь для того, чтобы собрать свои манатки, и устроить приличную отходную.

Но не все в этой жизни параллельно и перпендикулярно, как мне казалось до сей поры.

Я увидел не меньше трех тысяч офицеров, жаждущих покинуть свои убогие гарнизоны. Так как я немного припозднился, то меня поселили в казарме с тыловиками. Два десятка «пройдох», в основном старшие офицеры, тут же скинулись по пятьсот рублей и переправили их в карман своему полковнику – «подпредседателю» комиссии от академии тыла и транспорта. Я никак не мог понять, для чего это, ведь он не мог принять никого сверх установленного лимита.

– Э, ты уже майор, а ничего не понимаешь! – стали они мне объяснять. – Мы здесь не пройдем по конкурсу, а в академии наши личные дела будут лежать с пятерками и четверками, и наверняка наши баллы будут лучше, чем у других!

Никто из тыловиков на эту мзду не роптал, они даже определились, кто пройдет по конкурсу здесь, а кто будет участвовать в конкурсе личных дел.

У нас, у летчиков, никто даже и не намекал на такой вариант. Было нас семь человек – пять поступали на очное отделение и два на заочное. Среди будущих заочников были два майора – один комэска из полка «разведчиков», который базировался в Вазиани, и командир отряда транспортной авиации «придворного» полка в Тбилиси.

Комэска был участник афганской войны, имел боевой орден и стопроцентные шансы на поступление. В Афганистане он два года командовал отдельной эскадрильей Миг-21, один раз при штурмовке в горах позиций душманов едва не был сбит. От разорвавшегося вблизи снаряда остановился двигатель. Зная зверства бандитов по отношению к пленным летчикам, решил не прыгать.

– За два дня до этого нам показали фотографии казненных пленных. Содранная с еще живых людей кожа, отрезанные головы, по мнению командиров и политработников, должны были усиливать в нас ненависть и нежелание ни при каких обстоятельствах попадать в плен. И это сработало! Лучше я столкнусь с горой, погибну быстро и без мучений, чем пройду весь этот ад! – рассказывал нам бесстрашный комэска.

Самолет стал плавно терять скорость и высоту. Летчик нажал кнопку запуска двигателя и вошел в облака. Приблизительно представляя свое местоположение, с левым креном пятнадцать градусов и потерей высоты разворачивался он вокруг горы. Самолет потерял скорость до трехсот километров. Если двигатель не запустится – столкновение с горой неминуемо. И вот обороты плавно начали увеличиваться. Двигатель словно нехотя раскручивал свою турбину, давая шанс пилоту на спасение.

– Никогда еще так медленно не ползла стрелка тахометра! – как будто заново переживая пережитое, вспоминал он те мгновения.

Но и когда обороты выросли, вероятность оставить голову в ледниках афганских гор была выше, чем остаться в живых. Скорость была запредельно маленькой, самолет, подчиняясь законам аэродинамики, висел на громадных углах атаки не в силах преодолеть лобовое сопротивление, чтобы разогнаться и выскочить на спасительную высоту. Летчик установил максимальный режим и, превозмогая самого себя, перевел самолет на снижение. Скорость мало-помалу начала увеличиваться. На приборной скорости пятьсот километров он включил форсаж и перешел в набор высоты. Выскочив за облака на высоте пять километров, увидел рядом с собой, метрах в двухстах, пик горы, вокруг которой он успел развернуться почти на сто восемьдесят градусов. Лично налетав в Афганистане более семисот часов, не потеряв ни одного самолета и ни одного летчика, он рассчитывал на звание Героя, но кадровики стали намекать на мзду, и он послал их далеко и по-русски. Вот таким был один из претендентов на заочное «слушательское» место в академии.

У командира отряда транспортной авиации шансы на поступление были еще выше. Высокий, породистый, упитанный майор был сыном министра путей сообщений Грузии. Он приехал на сессию на белоснежной «Волге» – запредельной мечте каждого советского офицера и визитной карточке преуспевающего грузина той эпохи.

Вскоре выяснилось, что вакансий на заочное отделение две, и делить им, в общем-то, нечего.

На очном отделении все складывалось иначе. Поступающих оказалось на одного больше, чем вакансий. Для меня неприятной новостью было то, что из всех претендентов только у меня не было правительственной награды. Даже совсем зеленый начальник штаба эскадрильи, который еще не прибыл, и тот имел медаль «За боевые заслуги», которая приравнивалась к ордену и давала право поступать вне конкурса. Тем не менее, я с упорством стал готовиться к экзаменам.

Во время подготовки я понял, что в теоретическом плане ничем не слабее, но, к сожалению, и не сильнее остальных, кроме одного майора. Виктор, так его звали, был настоящей ходячей энциклопедией. Профилирующий предмет – тактику военно-воздушных сил – он знал назубок. Ему было тридцать два года – предельный возраст для поступления в академию. Последние три года своей жизни он буквально посвятил подготовке к поступлению. К тому же училище он окончил с красным дипломом, и ему теперь достаточно было сдать на пятерку так хорошо изученную им тактику. Зная, что один из нас «лишний», мы, однако, из-за этого сильно не переживали и отношения друг с другом не портили.

Накануне экзамена появился председатель подкомиссии от академии, подполковник лет сорока, преподаватель кафедры тактики Монинской академии. Почти с порога он стал искать того самого молодого капитана с медалью «За боевые заслуги», который еще не прибыл. Тут-то и выяснилось, что это не просто капитан, а сын начальника кафедры этой самой Монинской академии. Подполковник не на шутку разволновался: сынка-то не было, а завтра сдача экзаменов. Уже витал в воздухе вопрос их переноса. Все обошлось: утром капитан прикатил на личной «копейке». Молодой человек, чем-то напоминавший французского актера Пьера Ришара, с огненно-рыжей, «неофицерской» шевелюрой и с весьма помятым лицом, появившись в нашем классе, по-хозяйски, осмотрелся и поинтересовался, когда начнется сдача. Подполковник, особо не скрывая своей радости, бросился за ним ухаживать.

Я вытащил билет и почувствовал себя если не выпускником, то уж точно слушателем академии. Более простые вопросы было трудно себе представить: один касался воздушного боя со стратегическими бомбардировщиками B-52, другой – уж вовсе из разряда детсадовских – организации летной работы в эскадрилье. Что-что, а летную работу эскадрильи я за три года в полной мере изучил и познал на собственной шкуре. Ну, и третий вопрос – тактико-технические данные самолета F-16 – летчику-истребителю было просто стыдно задавать. Про этот

самолет я знал, возможно, больше, чем американские пилоты, на нем летавшие.

Мысленно потерев от радости руки, в течение получаса я настрочил три страницы ответа и стал прислушиваться к тому, как сдают экзамены другие. И тут сомнения зародились в моей душе. Виктора, который досконально все знал, подполковник буквально засыпал дополнительными вопросами. Точные формулировки из Боевого устава родов авиации; чем различаются боевые готовности «супостата» и когда они вводятся; базирование авиационных крыльев США, по-нашему полков, с указанием их численности, вооружения и уровня подготовки летного состава… И это только малая часть тех вопросов! Как ни старался подполковник, Виктор отвечал без запинки. Видно было, что преподаватель уже выходит из себя, и сейчас для него было делом чести если не завалить, то хотя бы унизить офицера тем, чтобы найти вопрос, на который он не ответит. И такой «принципиальный» вопрос нашелся. Он касался размеров значков, наносимых на боевую карту в зависимости от ее масштаба. Майор по-прежнему отвечал очень уверенно, но где-то допустил неточность. Преподаватель его поправил, тот начал доказывать свою правоту. И тут-то подполковник торжествующе заявил:

– Да что вы мне говорите! Это было темой моей кандидатской диссертации, и все эти значки утверждались главкомом ВВС с моей подачи! Лучше меня этот вопрос в Военно-воздушных силах никто не знает. Оценка «хорошо»! Свободны!

Я точно видел, как заблестели от накатившихся слез глаза у офицера.

Вполне понятно теперь, почему мой экзамен напомнил старый анекдот.

Экзамен в академию сдают двое, один из них – сын маршала, он отвечает первым.

– Когда началась Великая Отечественная война?

После затянувшейся паузы преподаватель, как бы требуя лишь подтверждения, спрашивает:

– В тысяча девятьсот сорок первом году?

– Так точно!

– А когда окончилась?

И опять после продолжительной паузы:

– В тысяча девятьсот сорок пятом?

– Так точно!

– Молодец! Ответ исчерпывающий. Отлично!

Наступает очередь простого смертного офицера.

– Когда началась Великая Отечественная война?

В тысяча девятьсот сорок первом году!

– А когда окончилась?

– В сорок пятом!

– А сколько советских людей на ней погибло!

– Двадцать миллионов!

– Хорошо! Назовите их поименно в алфавитной последовательности…

У меня было именно так. Ответы на вопросы в билете подполковник не стал слушать. По всей видимости, под впечатлением ответов энциклопедиста Виктора он решил со мной долго не церемониться и отыграться по полной программе. Шквал вопросов, как артподготовка перед наступлением, посыпался на мою голову. Не давая мне опомниться и возможности высунуться из окопа, через десять минут, глядя на мою раскрасневшуюся физиономию, он, по-моему, злорадно и торжествующе сказал:

– Товарищ майор, ваша оценка «неудовлетворительно»! Езжайте в часть, готовьтесь поступать на следующий год. Ваш возраст позволяет сделать это как минимум два раза.

– Так точно! – прозвучал мой единственно правильный ответ, и я вышел из аудитории под белым флагом позорной капитуляции.

На разборе экзамена подполковник особо отметил хорошие знания капитана, который получил «заслуженную» пятерку, твердые – Виктора, и совсем никудышные – мои.

– Почему, выбор пал именно на меня? Возможно кто-то «подмазал» подполковнику, а возможно в академии ВВС «аллергия» на ПВОшников? Но ничего, чему быть, тому не миновать, – философски подумал я.

Расстроенный Виктор пошел учить математику, к которой он совсем не готовился, а я побрел к тыловикам собирать свою полевую сумку.

Мои шустрые соседи-тыловики к этому времени сдали уже второй экзамен. Полковник «честно» отрабатывал свои десять «штук»: в отличие от нас, летчиков, у них все экзамены шли только на пятерки и четверки. Один из тыловиков, майор-азербайджанец, выходец из прапорщиков, который военное училище закончил экстерном, решил даже проблему с иностранным языком. Оказывается, в школе его родного аула не было преподавателя такой дисциплины, в его аттестате зрелости в этой графе вообще стоял прочерк. В дипломе за училище, оценки которого он также «купил», значилось, что он учил немецкий. На самом же деле ему одинаково «легко» было сдавать английский, немецкий или французский. Целую неделю он причитал:

– Вах, вах, вах! Как я буду сдавать этот паршивый язык? Я даже буквы не знаю как писать! Но и эту проблему успешно решил, преподавательница оказалась сговорчивой, и за банку черной икры согласилась поставить четверку.

С невеселым настроением я вернулся в часть. Объяснять каждому, почему не удалось поступить, не было ни желания, ни смысла. Командир полка, видимо, понимая мое состояние, отправил меня в отпуск, и через три дня я уже грелся на берегу Черного моря.

Через два месяца, когда вернулся в часть, да и потом, я вспоминал об этой своей попытке как о несущественном эпизоде в моей жизни.

Кстати, у истории с поступлением было продолжение. Мне рассказал его Алексей Снимщиков, к тому времени уже старший инспектор-летчик Закавказского военного округа и полковник.

Если бы я не поспешил с отпуском, то мог бы стать слушателем академии. Скороспелый капитан, которого тянули за уши, оказывается, имел какие-то противопоказания по здоровью. Благодаря нашему парадоксальному законодательству, летать с таким диагнозом он имел право, а вот поступать на очное отделение академии – нет. Но на заочном обучении ограничений по здоровью не было. Решили перекинуть «мальчика» с очного отделения на заочное. Что и было благополучно сделано. В результате на заочном лишним стал орденоносец-комэска: ведь сын министра путей сообщений Грузии переплюнул бы даже сына начальника кафедры. Несостоявшегося Героя быстренько завалили на оставшемся экзамене по Уставам, и на его месте оказался «Пьер Ришар» советских ВВС.

Естественно, на очном отделении получился недобор, вспомнил «принципиальный» подполковник про «бездаря»-майора и стал его срочно искать. Но тот уже был во власти теплых волн Черного моря и упоительного курортного романа.

Так неудачно обернулась для меня попытка вырваться из Насосненского гарнизона. Большой психологической травмы я не получил и продолжал летать с утроенной энергией.

Летные дела эскадрильи полностью легли на мои плечи. Закончив с первым набором лейтенантов, мы начали обучать второй набор, уже менее талантливых и способных. Но и с этим набором все обошлось благополучно.

А наши «первые ласточки» в первой эскадрилье постепенно стали получать сначала второй, а затем и первый класс. Комэска первой Виктор Михайлович Животов, однако, не разделял моего подхода – демократичного отношения к пилотам, веры в их

способности и знания, поощрения их инициативы. Он их откровенно зажимал, и они нередко по старой памяти, особенно приняв на грудь, жаловались мне на несправедливое к ним отношение.

Разлука будет без печали?..

Командую эскадрильей

Все чаще и чаще мне приходилось оставаться за командира эскадрильи. Коля Колпаков обленился до такой степени, что не налетывал необходимой нормы для подтверждения класса и зачета «год за два». Но, тем не менее, был – вот парадокс – в почете и уважении. По итогам первого года переучивания молодежи он и командир звена Миша Абдуллин получили по ордену. Мой рекордный налет из-за недавнего развода (аморалка!) и больших «симпатий» ко мне со стороны замполита Семика командованием полка остался незамеченным.

В конце 1984 года пришла карта замены на Дальний Восток на следующий год. Насосную должны были покинуть первый заместитель командира полка и командир эскадрильи. Первый зам, подполковник Шостак, перезревший для должности командира полка, быстренько нашел себе полковничью должность в штурманском отделе Закавказского военного округа. Из трех комэсок на его место в предвидении замены согласился только Колпачок. Ну а меня, как потенциального заменщика, представили на должность командира эскадрильи. Назначение Колпакова – а он назначался приказом главкома ВВС – состоялось в течение трех недель. Мое же, несмотря на то, что приказ подписывал лишь командующий округом, «благодаря содействию» Семика растянулось на несколько месяцев. И только после вмешательства командира полка я был официально утвержден в должности комэска.

Фактически я командовал эскадрильей с октября.

Мой замполит Валера Сабо

Замполитом у меня был Валера Сабо, у которого год назад умерла в возрасте тридцати лет жена.

Наташа была одной из красивейших женщин гарнизона, необычайно привлекательной, доброй и какой-то домашней. Сам Валера обладал внешностью Алена Делона. Высокий, спортивного телосложения, он был просто хорош и не мог не привлекать внимания женщин, но по всему было видно, что они с Наташей обожают друг друга. От большой любви и от природной красоты у них родились две замечательные девочки, которыми любовался весь гарнизон. И звали их, как полагается, в честь любящих

родителей – Наталья и Валерия.

И надо же было случиться, что Виктор Животов, сдавая задним ходом на «Жигулях» от подъезда своего дома, не убедившись, что сзади никого нет, наехал на играющую за машиной маленькую Наташку. Девочка получила серьезный перелом, но врачи вовремя вмешались, и травма для нее обошлась без последствий.

Для мамы Наташи все обернулось гораздо трагичнее. Где-то дремавшие в организме раковые клетки после пережитого стресса проснулись, начали размножаться с невероятной быстротой и через несколько месяцев съели молодую красивую женщину.

Валера после смерти жены ходил черный, ни с кем не общался. Полгода не подходил к самолету. Но потом командир стал требовать его восстановления, и он начал летать.

Несмотря на свою мужественную внешность, Сабо боялся летать с начальниками, особенно с командиром полка. Отчасти это объяснялось его слабой теоретической подготовкой. Командир полка любил разбирать выполненный полет с привлечением аэродинамического аппарата. Валера после невысокого качества техники пилотирования показывал еще худшее знание теории, чем, как правило, очень раздражал командира, и тот в сердцах отстранял его от полетов.

Став моим заместителем, Сабуля, стал просить меня ни с кем не планировать его на проверку – только со мной. К тому времени мы, как вынужденные холостяки, сдружились, и Валера со мной не испытывал своих привычных комплексов. Мое старшинство по должности компенсировалось тем, что он был старше по возрасту и по выпуску, и наши отношения были абсолютно равными. Мало того, зная «ораторские способности» своего замполита, я, где это было возможно, старался его подстраховать, держа за него командирские речи. Боевые листки он вывешивал исправно, и особых нареканий со стороны начальников в наш адрес не было.

Зная проблемы своего зама с летной и теоретической подготовкой, чтобы не ставить его в неловкое положение, на контроле готовности я его обычно не «пытал», а если и задавал вопросы, то из разряда таких, не ответить на которые было просто невозможно. Конечно, моя методика, с одной стороны, была для Сабули медвежьей услугой, но, с другой стороны, человеку, пролетавшему более пятнадцати лет и не освоившему азы летной теории, было уже бессмысленно вдалбливать что-то в голову. Недостаток знаний компенсировали приобретенные опыт и интуиция.

Но однажды моя методика дала сбой. В конце контроля

готовности к полетам я, как обычно для «галочки», задал вопрос, ответ на который знают даже курсанты летных училищ:

– На какой высоте разрешается открывать щиток ГШ или снимать кислородную маску?

– А что, его надо закрывать? – вопросом на вопрос ответил мой зам.

Эскадрилья взорвалась дружным хохотом, сочтя его ответ удачной шуткой.

– Хорошо! На высоте четыре километра, а впредь попрошу на контроле готовности не шутить! Садитесь! – подхватив общее настроение и понимая, что Валера серьезен, погасил я этот неприятный казус.

Позднее, оставшись один на один, я спросил:

– Валера, ты действительно не закрывал никогда щиток ГШ?

– Командир! Семь лет летаю на МиГ-двадцать пять – ни разу не закрывал! – как на духу сознался он.

– А на Су-девять тоже не закрывал?

– И на Су-девять!

– Ты знаешь, что при разгерметизации кабины на высоте более девятнадцати километров тебя бы ждала мгновенная смерть?

– Да брось ты! – то ли спросил, то ли не поверил Сабо.

– Ну да, именно так! На девятнадцати километрах давление такое, что температура кипения крови в твоей дурной башке сравняется с ее температурой, и закипят твои мозги, как вода в котелке. Но умнее ты от этого не станешь!

– А какая разница? Мозги и при закрытом щитке закипят.

– Да нет, разница есть, при закрытом щитке в ГШ будет подаваться избыточное давление, которое не даст им закипеть! Одно точно могу сказать: везунок ты, Валера! Знаешь ведь, сколько у нас в полку было разгерметизаций, и сколько раз лопались фонари. Если бы это произошло с тобой, понесли бы мы в последний путь вместо твоего красивого тела кучу кирпичей, так как самолет твой в лучшем случае упал бы в Каспийском море, а в худшем – в Иране. Но взорвался бы он еще до встречи с землей. Так что, считай, Бог тебя хранит для твоих дочек!

Нескладный Левочкин

Как и в прошлые годы, я брал троих лейтенантов и начинал «возить» их с нуля. Но с одним мне явно не повезло. Был это долговязый нескладный парень по фамилии Левочкин. Первый же совместный полет меня разочаровал. Было такое впечатление, что летчик впервые сел в кабину самолета: не получался ни один

элемент полета – ни взлет, ни пилотирование, ни посадка.

Однокашники Левочкина на мой вопрос, как он летал в училище, неопределенно пожимали плечами, ссылаясь на то, что были в разных эскадрильях. Летная характеристика, написанная скупым казенным языком, не давала никакого представления о летных способностях моего подопечного. Единственное, что мне удалось узнать: пилот был сыном очень серьезного хозяйственного деятеля, директора одного из крупнейших в стране предприятий. Вполне возможно, что благодаря стараниям папы и получил диплом об окончании училища.

Однако я продолжал возить незадачливого лейтенанта, тратя на него силы, энергию и дорогой ресурс авиационной техники. Полковник Жуков как-то поинтересовался, почему я так долго с ним вожусь.

– Товарищ командир, слетали тридцать три полета, тройная программа – и никакого прогресса!

– На следующую смену спланируй со мной! Я его проверю!

Предупредив Левочкина, что он летит на проверку с командиром полка, и от того, как он слетает, зависит его дальнейшая судьба, я нарисовал в плановой таблице контрольный полет в зону.

Если слетаешь чисто – командир тебя может выпустить самостоятельно! – пытаясь его воодушевить, напутствовал я молодого лейтенанта.

Зря старался: Жуков добавил нам еще шесть полетов. Но вместо шести я слетал с ним еще двенадцать. Прогресса нет.

– Товарищ майор, – чувствуя, что над ним завис безжалостный меч списания, взмолился лейтенант.

– Давайте слетаем еще один кружок! Только вы не вмешивайтесь в управление! Я чувствую, что вы исправляете мои ошибки, и теряюсь! Я уверен, что слетаю! Только доверьте мне ручку управления!

А чем черт не шутит? Может быть, я действительно слишком часто вмешиваюсь в пилотирование, и он, загипнотизированный синдромом начальника, боится мне сопротивляться?

– Хорошо! Обещаю тебе, что в управление вмешаюсь за пару секунд до столкновения с землей.

– И ничего мне не говорите по СПУ! Я теряюсь от вашего командирского голоса! – сознался лейтенант.

– Буду нем как рыба! – пообещал я.

Понимая, что пилоту непросто было признаться в такой своей проблеме, как боязнь начальника, я отвел его за угол и сказал по возможности мягко:

– Валентин, ты пойми: я нормальный человек, такой же, как и ты! Я так же писаю и какаю, у меня такие же руки и ноги! И наверняка есть такая область человеческой деятельности, в которой ты меня переплюнешь по всем параметрам! Нечего тебе меня бояться, я не кусаюсь! И не всегда я был командиром эскадрильи, был когда-то и лейтенантом. Так что плюнь ты на меня и пошли к черту, и не обращай внимания, что летаешь с комэской! А если хочешь убедиться, что я профан в том, в чем ты соображаешь, дай мне ключи от своей машины, я ее вмиг раздолбаю!

– Понял, товарищ майор! – впервые широко улыбнулся мне парень.

– Ну, раз понял, готовься к полету. Вмешиваться и подсказывать не буду.

– Может, действительно я его завозил? – глядя на удаляющуюся нескладную фигуру пилота, подумал я.

– Ну что ж, сейчас проверим. Только не отодрали бы меня по полной программе за этот полет, – мелькнула тревожная мысль.

Взлет прошел более-менее удачно. С началом разбега самолет стал плавно уклоняться в правую сторону и оторвался от бетонки с крайней правой плиты. Никаких попыток подкорректировать направление разбега со стороны летчика не было. Но я, как и обещал, не вмешивался и ничего не говорил.

Летчик убрал шасси, закрылки и на высоте восемьсот метров начал выполнять первый разворот. До третьего разворота полет хоть и был корявеньким, но все же позволял мне не лезть в управление. Все началось с вводом в третий разворот. Вовремя выпустив шасси и «подперев» их, как положено, оборотами двигателей, летчик на установленном месте начал выполнять третий разворот. Но дальше все пошло не так. Создав крен тридцать градусов, он не увеличил угол атаки, и самолет по законам аэродинамики и земного притяжения стал снижаться с вертикальной скоростью три метра в секунду. К концу разворота наша высота была четыреста метров – ровно в два раза меньше, чем положено! Летчик на удалении шестнадцать километров выпустил закрылки и установил вертикальную скорость снижения три метра в секунду.

К моему удивлению, руководитель зоны посадки при таком запредельном отклонении от заданного режима полета, как попугай, повторял нам в положенных местах:

– На курсе, глиссаде!

– Да, неудивительно, что разбился Славик Рахимов. На удалении шесть километров и наша глиссада должна

пересечься с земной поверхностью!» – прикинул я мысленно, исходя из своего опыта. Вот наше удаление восемь километров, высота двести метров, а мы все «на курсе, глиссаде». Впереди на одной высоте показались мачты антенн дальнего привода и командного пункта полка, которые стояли на горушке высотой сто восемьдесят метров на удалении пять с половиной километров от полосы. Мысленно продолжив траекторию снижения, я определил, что мы снижаемся точно в подножье этой самой горушки. Полоса плавно скрылась за ощетинившейся антеннами горкой, а летчик упрямо летел к ее основанию. На удалении около шести километров, когда высота была сто двадцать метров и до столкновения оставалось не более двух секунд, я энергично вывел обороты двигателей на максимал и обогнул командный пункт метрах в десяти над антеннами. Успел, кстати, заметить нескольких обезумевших от нашего пролета людей. И над дальним приводом, когда наша приборная высота была двести метров, а истинная над рельефом местности не более двадцати вместо установленных четырехсот пятидесяти, в наушниках прозвучала очередная бодрая команда руководителя зоны посадки:

– На курсе, глиссаде!

Здесь уж я не выдержал:

– На какой, к черту, глиссаде! Выгляньте в окно! Мы уже давно должны были убиться!

Руководитель полетов, списанный летчик Галим Галимжанович Хасанов, в простонародье Тыка, сначала, не найдя нас, спросил:

– Ваше место?

– После дальнего! – бодро ответил я.

И только когда он разглядел наш аппарат на фоне сопки, как будто на салазках спускающийся с горки, заверещал не своим голосом:

– Тыка! Катапультируйтесь! Тыка! Обороты! Тыка! Уходите на второй круг! Тыка! Григорьев! Позвони мне на СКП! – он даже забыл, что у меня есть позывной, когда мы пронеслись над полосой, уходя на повторный заход.

– Вот видишь, что мы с тобой натворили? Теперь Галим Галимжанович до конца своей жизни будет страдать энурезом и заиканием. Ты хоть понял, что произошло?! – спросил я у своего незадачливого ученика.

– Так точно!

– Ну и что? Можно тебе самому лететь? Я ведь, как и обещал, взял управление за две секунды до смерти!

– Никак нет! Нельзя! Я все понял!

Дальнейший полет продолжался при гробовом молчании. На мои доклады обиженная группа руководства не отвечала. На ЦЗ меня встречала целая команда во главе с командиром полка. Мало того, что Галим до сих пор заикался – до такого же состояния был доведен и полковник Шостак, который в своем новом должностном качестве проверял наш командный пункт. Мой полет застал его, когда он на командирском УАЗике спускался с той самой горушки. Оглушенный ревом пролетевшего над ним на высоте десять метров истребителя, он сначала потерял дар речи. А когда очухался, стал требовать для меня от командира полка суровой кары. Жуков, не обращая внимания на жаждущих моей крови Хасанова и Шостака, спокойно спросил:

– Что произошло?

Я тоже как можно спокойнее начал рассказывать о своем летно-педагогическом эксперименте.

Возмущенные Галим Галимжанович и Борис Ефимович, не желая слушать объяснений, несколько раз меня перебивали, требуя немедленного наказания.

– Так! Всем молчать! – урезонил их командир.

– Григорьев, продолжайте.

Когда я закончил доклад, командир категорическим тоном провозгласил свое решение:

– Григорьеву! Выговор! Хасанову! Выговор! Руководителя зоны посадки предупредить о неполном служебном соответствии! И отстранить его от руководства до сдачи зачетов! Надеюсь, всем понятно за что!

Для меня выговор прозвучал как благодарность: самое меньшее, чего я ожидал, было отстранение от полетов. Шостак и Хасанов, недовольно оглядываясь на меня, пошли прочь.

Жуков уже не столь официальным тоном попросил меня больше такие эксперименты не устраивать. Я дал ему «честное пионерское», что это не повторится, тем более, мне осталось служить в его полку без году неделя.

После этого полета и у Левочкина, и у командира полка вопрос о целесообразности дальнейшего летного обучения лейтенанта был снят.

Нелепый Ваня

По роду деятельности я в основном был связан с летчиками, но порой приходилось разбираться и с техническим составом. Так уж человек устроен, что нормальные, с житейской точки зрения, люди реже запоминаются. Хотя и их я многих помню, и благодарен судьбе, что наши жизненные дороги скрестились.

Но нетипичные, может быть, и недостойные нашей памяти «экземпляры» врезаются в нее крепко.

Еще в бытность мою замкомэской служил в нашей эскадрилье техник самолета Ваня Жуков. Высокий, ладно скроенный блондин, с вечно простодушной улыбкой на лице, он вызывал почему-то непременные насмешки у своих товарищей-технарей. Я на это сначала не обращал внимания, так как они жили своей, одним им ведомой жизнью, Но вскоре произошел трагикомичный случай, который заставил меня пристальнее посмотреть на молодого офицера.

Ваню Жукова единогласно избрали секретарем комсомольской организации эскадрильи. А так как в ту пору практически вся молодежь была в комсомоле, то это была солидная, насчитывающая около сотни членов организация. Ни в лучшую, ни в худшую сторону она не отличалась от других. Как и везде, довольно формально проводились комсомольские собрания, как всегда, звучало на них дружное «одобрям», и ничто не предвещало беды. Но однажды по коридорам штаба из кабинета полковой партучетчицы побежала волна идеологического «цунами». Весь политический отдел полка во главе с его начальником товарищем Семиком охал и ахал по поводу случившегося.

А случилось вот что. Раз в три месяца наша партучетчица проводила проверку правильности взимания партийных и комсомольских взносов. Делалось это просто. Перед ее глазами были ведомость выдачи заработной платы офицерам и прапорщикам и ведомость взносов. Многоопытная дама бегло сравнивала две бумаги и, если находила ошибку, тут же принимала меры к ее устранению. Обычно эти ошибки возникали из-за невнимательности секретарей, которые собирали взносы. Солдаты-комсомольцы из своего мизерного трехрублевого месячного вознаграждения отдавали стабильные пять копеек, офицеры и прапорщики – два процента от своего денежного содержания, в среднем по четыре-пять рублей с носа. И вот, когда очередь дошла до третьей эскадрильи, съевшая зубы на партийном учете женщина едва не упала в обморок. Все офицеры и прапорщики превратились в рядовых и на протяжении трех месяцев исправно платили своей организации по пять копеек. Таким образом, всесоюзная молодежная организация недосчиталась своих кровных полтыщи. Семик не упустил возможности укусить меня, так как я в то время был секретарем партийной организации эскадрильи. Но официальных мер он принимать не стал, понимая, что больше всех пострадает сам. Ваню выгнали из секретарей, не лишив его даже комсомольского

билета, справедливо решив, что это не та ситуация, при которой стоит выносить сор из избы.

Это мелкое разгильдяйство – или жульничество? – наивного Вани на ниве общественной работы командирам было противно, но гораздо больше беспокоили их его служебные нарушения, которые приносили эскадрилье значительный урон.

Так, при запуске двигателя однажды он «забыл» в воздухозаборнике МиГ-25-го ЖПС – журнал подготовки самолета к вылету, – который традиционно был в алюминиевых «корочках». Двигатель перелопатил бумажно-алюминиевый журнальчик, недовольно выплюнув его, а заодно и остатки своих лопаток, из чрева реактивного сопла. «Невнимательность» офицера обошлась государству в несколько миллионов рублей.

В другой раз, выйдя на службу, он не нашел у своего самолета стремянки. Недолго думая, наивный «мальчик» забрал лестницу у самолета, стоящего на боевом дежурстве. Пропажа обнаружилась в этот же день. Экипажу дали готовность один. Сабуля, которому посчастливилось дежурить, прибежал к самолету и увидел мечущегося, как зверь в клетке, техника. Техник не мог открыть даже фонарь кабины самолета, так как та находилась на высоте более трех метров. «Злоумышленника», позарившегося на самое святое, что было в то время в армии, – ее боевую готовность, – быстро вычислили, но и на этот раз посланный им сигнал остался без внимания командиров. Ваня продолжал службу, медленно, но верно завоевывая репутацию полкового Иванушки-дурачка.

К тому времени, когда я вступил в должность командира эскадрильи, он стал уже легендарной личностью, от которой я не прочь был избавиться. Поставил своему заму по инженерно-авиационной службе Устинову задачу денно и нощно следить за Ваней и при первой возможности сбагрить его вплоть до повышения по службе или отправки на учебу в академию.

Но тут сам Иван помог решить проблему.

Нахожусь на боевом дежурстве. Ко мне подходит наш герой и, застенчиво улыбаясь, обращается с просьбой:

– Товарищ майор, разрешите обратиться!

– Разрешаю!

– Товарищ майор, тут такое дело… – замялся молодой человек. От волнения румянец на его лице стал еще ярче.

– Да говори, не стесняйся! – подбодрил я, ожидая услышать банальную просьбу об улучшении жилищных условий или о переводе в другую часть.

– Вы, я знаю, человек умный, поэтому я и решил обратиться к вам! – выдавил из себя скуповатый на лесть Ваня.

– Рассказывай наконец! – всерьез заинтересовался я.

– Товарищ майор, у меня есть одна тайна, которую я никому не решаюсь раскрыть. Я изобрел космический корабль. Но есть одна проблема!

– Господи, какая же?!

– Я не могу подобрать двигатель. Пока не решил, какой лучше – фотонный или термоядерный.

– Ваня, я ведь не специалист в этой области. Вряд ли могу тебе чем-нибудь помочь. – И впрямь, чем дураку поможешь?

– Товарищ майор, я чувствую, что для вас это не проблема. Разрешите, я принесу схему корабля, и вы сами решите, как будет лучше.

Через минуту Иван прибежал в комнату отдыха летного состава со свернутым в рулон ватманом.

Во всю длину белого листа была карандашом нарисована ракета с одним иллюминатором в носовой части и оперениями в хвостовой. Посередине с любовью была выписана государственная принадлежность аппарата – «СССР». Пунктиром, давая понять, что он находится внутри, были обведены прямоугольные контуры двигателя. А чтобы уж никто не сомневался, стрелкой показана сноска с надписью «Двигатель». Для таких тупых, как я, была обозначена и нерешенная проблема – в скобках стояло «фотонный?», «термоядерный?».

Я даже присвистнул от удивления. Довольный произведенным впечатлением, Иван спросил:

– Ну как, нравится?

– Конечно! – отвечаю, не моргнув глазом.

– Ну и какой двигатель посоветуете?

– Фотонный! Термоядерный опаснее: начнется неуправляемая атомная реакция – и все полетит к черту! – на полном серьезе дал я ему долгожданный совет.

– Вы знаете, я тоже так думал, вот только не знал, как это правильно сказать, – не желая, видимо, упускать пальму первенства, ответил мой научный оппонент. – Товарищ майор! Вы единственный человек, который меня выслушал. Спасибо вам! – свернул свой ватман благодарный «Кулибин».

На следующий день я спросил у Устинова и про Ваню, и про его космический аппарат. Устинов добродушно посмеялся над дурачком и попросил не обращать на него внимания.

– Витя! Ведь его и близко нельзя подпускать к самолету! – возмутился я его снисходительностью.

– Да что с ним станется! Гайки крутить мы его научим, а с людьми работать он не будет. Да и контроль за ним постоянный, – бесшабашно махнул рукой зам.

– Витя, ведь он не просто дурак, он больной человек. Его срочно надо убирать как можно дальше и от самолета, и от аэродрома. Не дай бог, что-то случится, он со справкой дурака будет хихикать на свободе, а мы с тобой – сидеть. Кстати, ты – в первую очередь. Но не это самое страшное. Он уже загубил один двигатель. Ты можешь гарантировать, что это не повторится? Ведь он ошибется так, что и человека потеряем! Срочно наведи мне о нем справки.

Озадаченный инженер щелкнул каблуками и взял под козырек.

Я тем временем ознакомился с личным делом Ивана. Характеристика была положительной, без особенностей, подчеркивалось, что он является мастером спорта СССР по лыжам, неоднократный победитель соревнований различного уровня, участвовал в первенстве Вооруженных сил, занимал призовые места. В оценочной ведомости были сплошные тройки, кроме как по физической подготовке. Обычно хотя бы несколько хороших отметок проскакивают у самого отъявленного двоечника. Ваню явно приняли в училище как хорошего спортсмена, и кроме как к спорту у него не было никаких способностей. Преподаватели по просьбе спортивных боссов училища ставили ему за спортивные заслуги трояки. Так он и закончил училище, не имея ни знаний, ни навыков. Но по поводу «тараканов» в голове ни у кого вопросов не возникало, так как он мало с кем общался.

Я написал рапорт на имя командира полка, где подробно изложил все, что беспокоило меня в поведении подчиненного, и попросил провести его стационарное психическое обследование.

Получив официально зарегистрированный документ, командир дал ему ход, и вскоре недоумевающий Ваня уехал на комиссию. Через месяц Иван Жуков вернулся в часть с заключением психиатров: «Не годен к военной службе в мироне время, ограниченно годен к службе в военное время».

А еще через месяц несостоявшийся конструктор космических аппаратов с «волчьим билетом» в зубах убыл в родную деревню.

Лики полковой медицины

О полковых врачах Насосной хочется сказать отдельно. Всего их за время моей тамошней службы было трое, и каждый оставил неизгладимый след в памяти не только моей, но и большинства летчиков.

Первый, Александр Иванович Кононов, был немного

не от мира сего, доверчивым, наивным и мнительным человеком. Носил очки с линзами необычайной толщины. Перед полетами он каждый раз спрашивал номера упражнений, по которым у летчика спланированы полетные задания. Женя Недорезов, не упускавший возможности подколоть ближнего, при каждом посещении врача прибавлял к номеру упражнения по сотне. Когда нумерация его упражнений перевалила за три тысячи, Александр Иванович, удивленно уставив на летчика свои увеличенные линзами глаза, спросил:

– А, что разве в Курсе боевой подготовки так много упражнений?

– А ты как думаешь?

– Но почему другие летчики летают упражнения, не превышающие по номеру двести?

– А ты спроси у них. Я отвечаю за себя и за свою подготовку. Если такие бестолковые, что топчутся на месте, то это их проблемы, – нагло морочил ему голову любитель приколов.

Еще через день, когда Недорезов прибавил очередную сотню к своим упражнениям, Александр Иванович, хихикая, сказал:

– Знаю, знаю! В Курсе-то всего двести упражнений, зачем вы меня обманывали?

– А зачем ты записываешь номера, если не знаешь, что это такое? Ты даже не удосужился взять в руки КБП! А если мне вместо двух полетов на малой высоте запланируют три или четыре? И я не справлюсь? Кто в первую очередь будет виноват? Ты хоть знаешь, сколько летчику в смену разрешается выполнять потолков или инструкторских полетов? Тебе летчики вешают лапшу на уши, а ты всем веришь! Вот так-то, Александр Иванович, хорошо, что я тебя проверил. Вот если бы до этого додумался генерал Ленгаров, то был бы ты уволен. Так что делай выводы!

Перепуганный Кононов после этого случая выписал упражнения КБП и каждый раз интересовался, что стоит за номером запланированного упражнения.

Несмотря на свой почтенный возраст, Александр Иванович был постоянной мишенью для шуток молодых пилотов. Обычно присутствующий по долгу службы на разборах доктор спал, тихо посапывая в мягком кресле. Однажды еще один неистощимый мастер приколов Виктор Животов аккуратно снял со спящего врача очки. Выкроив из черной бумаги по размеру линз два эллипса и смочив их водой, он прикрепил их поверх стекол. Все с нетерпением ждали, когда Александр Иванович проснется. Но доктор никак не хотел пробуждаться. И тогда Животов, чтобы ускорить процесс, крикнул:

– Товарищи офицеры!

Выработанный годами инстинкт сработал. Александр Иванович вскочил и принял стойку «смирно». И тут же комнату отдыха огласил нечеловеческий вопль:

– Ослеп! Спасите! – Вытянув вперед руки и растопырив их, доктор нетвердой походкой, натыкаясь на препятствия, пошел вперед, беспрерывно повторяя: – Это все нервы! Что же теперь будет? Как жить дальше?

Он успел даже поставить самому себе диагноз, назвав его по латыни. И совершенно не замечал дико ржущих пилотов. Неизвестно, чем бы это закончилось, если бы в это время не зашел командир полка. Все сразу приумолкли.

– Александр Иванович! Что с тобой? – спросил ничего не подозревающий Телятников у врача, который в это время больше напоминал кота Базилио.

– Ослеп, товарищ командир!– обреченно произнес Кононов.

– А что у тебя с очками?

– Не знаю, я ничего не вижу!

– Так ты сними очки и посмотри.

Александр Иванович стащил свои массивные очки и, не сдерживая эмоций, прокричал:

– Я вижу! Какое счастье, я вижу! Спасибо, товарищ командир, вы мне вернули зрение! – Когда до него дошло, что это всего лишь чья-то шутка, он горько произнес: – Вот так, товарищ командир, летчики издеваются над медиками, которые посвящают им всю свою жизнь.

– Спать меньше надо! – подвел итог инциденту Телятников.

Но Александр Иванович недолго пробыл полковым врачом. На медицинском небосводе всходила звезда Сани Ахметова.

В то время это был молодой, недавно окончивший медицинский институт врач. Сани происходил из дагестанских народностей, потомственных дантистов. Он сам, его жена и маленькая дочка ослепляли народ ровными рядами золотых зубов. И если происхождение зубов у взрослых не вызывало никаких вопросов, то зубы дочери порождали в гарнизоне массу слухов, домыслов и кривотолков.

Сани, небольно скрываясь, занимался в гарнизоне фарцовкой, бойко торговал женским нижним бельем и косметикой. Он наизусть знал размер груди и попы каждой летчицкой жены и, не стесняясь, предлагал мужьям сделать своим половинам приятное в виде трусиков и бюстгальтера. Когда мужья отказывались от его услуг, он предоставлял их самостоятельно, зная, что ни одна уважающая себя задница и титька не устоит перед импортными, с фирменными лейблами, просвечивающими

интимными нарядами.

Сани был в фаворе у прекрасной половины гарнизона, располагая ее к себе не только фарцовкой, но и молодостью, кавказской внешностью, приятной манерой общения. Единственным его недостатком был рост. Но, как говорится, мал золотник, да дорог.

Не знаю, что привело Ахметова в медицину, но за тот короткий период времени, который мы с ним общались, я заметил его маниакальную тягу к трупам. В полку ежегодно происходило по несколько ЧП со смертельным исходом. Погибали и гражданские. Сани, как врач, участвовал в разборах этих происшествий. Но после них он каждый раз с явным наслаждением, с горящими каким-то бесовским огнем глазами рассказывал про выпавшие языки и оторванные головы. Он готов был стократно повторять увиденную им картину смертельной агонии или самой смерти.

В бытность при Александре Ивановиче начальником санчасти, то есть врачом ОБАТО – отдельного батальона аэродромно-технического обеспечения, – он не собирался долго засиживаться на «старлейской» должности. Сани быстро разобрался в тонкостях авиационной медицины и уперся в барьер в виде Александра Ивановича. Последний, к сорока годам докарабкавшись до майора, ничего лучшего для себя не желал и давно поставил крест на своей военной и медицинской карьере. Но не тут то было! Когда Ахметов понял, что обогнуть должность полкового врача никак не получится, он создал такой «фонтан» для Александра Ивановича, что тот, попав в него, взлетел сразу же на подполковничью должность в окружном госпитале в городе Баку. Так, возможно, дорос бы и до полковника, но в течение года округ расформировали, а заодно и госпиталь, и Кононов оказался на тихой майорской должности врача летного факультета Тверской академии.

Сани же за год развил такую бурную деятельность, что летчики просто не поспевали за его энергией и инициативой. Он каждому постарался влезть в доверие и не раз провоцировал на нарушение предполетного режима.

Так, он уговорил попить пивка накануне полетов Колю Крылова. А когда тот пришел на предполетный осмотр, благополучно его отстранил. Коля называл его провокатором и сволочью. На что Сани реагировал очень спокойно и причиной отстранения обозначил банальный насморк, давая тем понять, что да, сволочь, но не до конца. На те же грабли наступил и Валентин Кабцов, которого нельзя было представить отказавшимся от халявной кружки пива.

Во время боевых стрельб Сани устроил для летчиков настоящий праздник. Притащив в свой кабинет в высотке армейский чайник с огненной водой и бутерброды из столовой, он каждого отстрелявшегося потчевал разбавленным спиртом. Понятно, что пилоты не спешили покидать гостеприимный кабинет, и постепенно он наполнился возбужденным недавними полетами и алкоголем народом. Стоял, как обычно в таких случаях, невообразимый гвалт. Каждый пытался поделиться своими впечатлениями, и всем Сани казался милым и добрым человеком. И вот, в разгар этого веселья в кабинет заходит майор Браилко, в то время командир третьей эскадрильи, и, перебивая шум пьяной толпы, обращается к командиру первой эскадрильи майору Животову, который буквально перед этим накатил полстакана:

– Михалыч! Где тебя носит? Командир уже все провода оборвал, не может тебя найти!

– А что случилось? – отвечает Виктор Михайлович.

– Как это что? Готовность иди занимай, группа уже в сборе, только ты один здесь пьянствуешь.

– Твою мать! Я и забыл! – посмотрел Михалыч на часы и, напялив на голову «говорящую шапку», поспешил к выходу.

Сани, до того бывший весь доброжелательность и гостеприимство, преградил ему дорогу:

– Не пущу!

– Да пошел ты на …! – оттолкнул его комэска.

– Товарищ майор! Не пущу! – врач прямо-таки повис на плечах у Животова.

– Это в честь чего? – зло отвечал рассерженный офицер, стряхивая его с себя.

– Вы выпили, товарищ майор!

– А кто меня поил? – отвечал пробивающийся к двери летчик.

Мы, сообразив, что два командира эскадрильи решили разыграть спектакль, с любопытством наблюдали за развитием событий.

– Я думал, что вы уже слетали, – бормотал растерянный Сани.

– Это твои проблемы, что ты думал. Надо, прежде чем устраивать пьянку, изучать плановую таблицу. А плановая таблица – это приказ командира на полеты, тем более на боевые стрельбы! Ты что, хочешь, чтобы командир эскадрильи не выполнил приказ командира полка? В жизни такого не было и не будет, так что пошел туда, куда я тебя послал! – все так же серьезно продолжал Животов.

Сани с опаской посмотрел на пилотов, еще несколько секунд назад таких дружелюбных и веселых, а сейчас многообещающе

посуровевших.

– Все равно не пущу! – обреченно произнес он.

– А я тебя и спрашивать не буду. – Животов окончательно стряхнул с себя врача и решительной походкой вышел прочь из кабинета. Сани метнулся за ним.

Минут через пять они вернулись вместе. И пьянка продолжилась с новой силой, как тлеющий костер, полыхнувший от выплеснутого в него бензина. Сани «проглотил» шутку и всячески старался показать, что не в обиде.

Вскоре кто-то из наших случайно нашел в комнате отдыха забытую доктором общую тетрадку, в которой каждому летчику была дана подробная психологическая характеристика с указанием его сильных и слабых сторон. Больше всего нас поразил раздел, в котором Сани описывает отношение пилота к алкоголю. Описания эти были циничны и оскорбительны, типа: «тупой, но мнит из себя выдающегося», «будет пить, пока не упадет, как свинья, в грязь». По таким легендарным любителям выпить, как Гена Кормишин, Валентин Кабцов, Вадик Меретин, Саня Рыбалкин, Коля Крылов, Сани проехался, как асфальтовый каток.

Но Ахметов был не только одаренным провокатором, но и незаурядным льстецом, способным влезть чуть не каждому в душу. В гарнизоне он ни с кем не дружил семьями. И не потому, что трудно сходился с людьми. Наоборот, он мог подобрать ключи к каждому. Просто ему было неинтересно тратить время на тех, кто, с его точки зрения, не мог ему оказать какую-то поддержку и помощь, особенно материальную. А судя по тем записям, которые мы нашли, он откровенно презирал большинство летчиков, считая их пьянью и тупым быдлом.

Зато уж если человек мог быть ему полезен! Еще будучи начальником санчасти он подружился с начмедом Бакинского округа ПВО. Было странно наблюдать, как к подъезду его дома подъезжала черная служебная «Волга» начмеда, и Сани бросался в объятия генерала и его супруги. Все это происходило так искренне, что со стороны казалось, будто в гости к сыну приехали его родители. Разница в возрасте между супружескими парами была как минимум в четверть века. Тем не менее, почти каждые выходные они проводили вместе с шумными выездами на природу. Я для себя не мог представить подобную ситуацию дружбы, например, с семьей генерала Ленгарова. Но для Ахметова это было так же естественно, как торговать женским нижним бельем. И вскоре эта дружба стала давать всходы и плоды.

Во-первых, не успел молодой офицер отметиться на майорской должности, как по гарнизону разнесся слух, что

в этом году он поступает в Ленинградскую медицинскую академию.

Во-вторых, в санчасть гарнизона завезли добротную импортную мебель, стоматологический кабинет укомплектовали по последнему слову техники, на стенах каждой палаты красовались шикарные ковры. Ноги пилотов, привыкших к суровому армейскому быту, утопали в высоком ворсе невиданных импортных паласов. В каждом кабинете веяло прохладой от диковинных по тем временам бытовых кондиционеров. Полежать в санчасти недельку-другую было равносильно профилактическому отпуску, и командир установил график отдыха летного состава. Но не долго продолжался этот рай. Как только Бакинский округ ПВО расформировали, неизвестно как и откуда появившееся добро так же неизвестно как и куда исчезло. Сани до убытия в академию скромно улыбался, обнажая два ряда своих золотых зубов, отвечая на неприятные вопросы любопытных летчиков красноречивым, загадочным взглядом куда-то вверх: мол, Бог дал, Бог и взял.

На должность Ахметова, убывшего в академию, приехало двухметровое чудо по имени Валентин Джураевич Садыков. Казах по национальности, этот великан только одним своим видом невольно вызывал уважение. Но летчики быстро поняли, что это был баран в волчьей шкуре или заяц в обличье тигра. Ни разу ни до того, ни после я не встречал такого противоречия между внешним видом и внутренним содержанием человека.

Помню первую мою стычку с новым доктором. В тот день были спланированы полеты в две смены. Я должен был лететь в первую, на разведку погоды вместе с командиром полка. Отъезд на разведку – в шесть утра. В пять тридцать я выскочил с ружьем из дома на утреннюю зорьку. Благо, болото было сразу за железнодорожной насыпью, в ста метрах от домов. Только я ступил своими болотными сапогами на травянистую вязкую поверхность, как из-под моих ног выскочила утка. Громко хлопая крыльями, она резко взлетела вверх. Вскинув ружье, не целясь, по звуку, я выстрелил дуплетом. В тот же момент напротив меня метрах в пятидесяти раздался такой же дуплет по той же утке. Несчастная птица рухнула в болотную жижу. По всплескам, которые доносились, я понял, что это подранок. Мы с неизвестным охотником молча пробирались к утке навстречу друг другу.

Стояли густые сумерки, и трудно было определить, кого мне послал черт на этом болоте. Я решил, что надо брать инициативу в свои руки, и сурово крикнул:

– Эй! Мужик! Утка-то моя! Она выскочила у меня из-под ног!

И расстрелял я ее практически в упор!

Тот шел молча, громко хлюпая сапогами. Когда мы встретились, я узнал Валентина Джураевича.

– Привет, доктор! – более дружелюбно сказал я.

– Здравствуйте! – непривычно для неформальной обстановки – на «вы» – приветствовал меня врач. – Вы давно здесь? – все так же держа дистанцию, спросил он меня.

– Так минут пять, наверное, прошло! – не ожидая никакого подвоха, простодушно ответил я.

– А вот я с трех утра! И это первая утка! – грустно произнес врач.

– А чего так рано? Ведь темно, и жора нет! – вслух произнес я, а про себя подумал: «Какого черта идти на болото, когда утки не летают и не видно ни зги?»

Утка, пока мы мирно беседовали, уплыла умирать в одиночестве. Как мы ни пытались ее найти, все было тщетно. Стало совсем светло, и я поспешил к дому, чтобы не опоздать на разведку погоды.

Командирский УАЗик уже через пять минут после болотной истории мчал меня в летную столовую. С тем же зарядом бодрости, полученным на утренней зорьке, в предчувствии скорой встречи с родной стихией переступил я и порог врачебного кабинета, чтобы выполнить чистую формальность – пройти медицинский контроль. К моему удивлению, Валентин Джураевич сидел мрачнее тучи. Я плюхнулся в стоящий наготове стул и привычным движением протянул руку, чтобы доктор нацепил мне манжету тонометра.

Доктор не спешил и молча исподлобья смотрел на меня.

– Цигель, цигель, ай-лю-лю! – отпустил я цитатку из «Бриллиантовой руки».

Но врач не был настроен на такой же игривый тон. Молча отодвинув в сторону тонометр, красноречиво давая понять, что это лишнее, Джураевич встал со своего рабочего места и, заметно волнуясь, торжественно произнес:

– Товарищ капитан! Вы сегодня летать не будете. Я отстраняю вас от полетов.

– Ты что, белены объелся? – не сдержался я, обычно стараясь быть корректным с докторами.

– Да, вы сегодня были на охоте, непонятно, во сколько встали и сколько времени провели на болоте.

– Как это непонятно? Ты же видел, когда я пришел!

– Но ведь я там сидел с трех часов ночи! А вы, может быть, пришли еще раньше.

Я вслух повторил то, что пришло мне в голову на болоте,

когда узнал, во сколько приперся на охоту врач, и попытался перевести все в шутку:

– Я понимаю, тебе жаль упущенную утку, и ты решил меня таким образом проучить.

Моя шутка произвела противоположный эффект. Садыков, давая понять, что разговор окончен, подчеркнуто обращаясь ко мне на «вы», сказал:

– Решение окончательное. Вы отстранены от полетов.

Поняв, что разговор идет на полном серьезе, я по-мужски послал доктора и вышел из кабинета, оглушительно хлопнув дверью. В конце коридора появился командир полка. Он услышал, как жахнула дверь, и увидел мою разгоряченную физиономию:

– В чем дело?

– Доктор отстранил от полетов!

– За что?

– Утку на болоте не поделили.

– Не понял?

Пришлось рассказать «драму на охоте».

– Сколько времени ты был на болоте? – уточнил для себя командир.

– Минут двадцать – двадцать пять, не больше!

– Иди к спарке, занимай готовность.

– Есть!

Задержавшись на несколько секунд у кабинета врача, я слышал, как обычно спокойный командир громко выговаривает Садыкову. Из отдельных фраз Валентина Джураевича я понял, что у него было еще несколько доводов, чтобы отстранить меня от полетов:

– Товарищ командир, летчик стрелял, он пережил стресс, а в приказе министра обороны по этому случаю четко сказано!

– Приказы министра обороны я знаю лучше тебя! Ты лучше за алкашами следи, а то командир полка почему-то знает о пьянках больше, чем доктор, – перебил его командир.

– Товарищ полковник, летчик крайне возбужден, он послал меня на …! – не сдавался врач.

– Правильно сделал! На его месте я бы тебе еще и морду набил! – закончил разговор командир, выходя из кабинета.

Я успел юркнуть в лестничный проем, схватить ЗШ и занять готовность в кабине самолета.

– Запрашивай! – давая понять, что инцидент исчерпан, приказал командир.

Через десять минут мы уже неслись на высоте сто метров над штормящим Каспийским морем.

После этого случая я перешел на подчеркнуто официальные

отношения с доктором, понимая, что человек напрочь лишен не только юмора, но и здравого смысла.

Сани Ахметов, проучившись в академии полгода, вдруг неожиданно снова появился в нашем гарнизоне. Мы, забыв былые обиды, радостно его приветствовали. Но молодой слушатель академии был настроен не столь дружелюбно. Он демонстративно ни с кем не общался и обходил нас стороной.

В гарнизоне утаить никакую тайну невозможно, и вскоре нам все стало известно. Оказывается, санчасть обокрали два «дембеля», при этом они увели пару ампул морфия. Хищение наркотиков по тем временам относилось к разряду особо опасных преступлений, а следовательно, и раскрытием их занималась Генеральная прокуратура СССР, вполне справедливо не доверяя коррумпированным на местах коллегам. И вот, когда в жесткие руки московских прокуроров попало это вполне, на первый взгляд, безобидное дело, выяснилось, что на складе санчасти, которой совсем недавно руководил Сани, недостает тысячи упаковок морфия, а в каждой упаковке по десять ампул. Если учесть, что на «черном» рынке одна ампула стоила двадцать пять рублей, нетрудно подсчитать, какие барыши поимели ребята, их похитившие.

А случилось это потому, что морфий хранился и использовался с нарушением множества инструкций, и только ленивый не мог этим воспользоваться. Вполне логично предположить, что воспользовался этим человек, имевший прямой допуск к лекарственным средствам. А тот бардак, который существовал еще до него, был удобен для того, чтобы свалить все на халатность должностных лиц, то бишь командиров, так как в армии за все отвечает командир. По слухам, часть наркотиков списали на умерших от разных болезней военнослужащих и членов их семей. Но даже если бы всем покойным перед смертью ввели по упаковке морфия для облегчения их ухода в мир иной, все равно покойников не хватало. Нам-то было понятно, чьих это рук дело. Такой предприимчивостью в гарнизоне обладал только один человек.

Ахметов ходил по гарнизону почерневший от переживаний и перспективы близкой тюрьмы. Но презумпция невиновности, а возможно, и деньги сделали свое дело. Повесив на двоих «козлов отпущения» несписанную часть наркотиков, Генеральная прокуратура благополучно закрыла дело. Бойцам военный трибунал влепил по десять лет лишения свободы. Сани, отделавшись легким испугом, благополучно укатил в Ленинград догонять ушедших вперед однокашников.

Забегая вперед, скажу: после окончания столь престижного

учебного заведения наш герой благополучно дослужился до начмеда армии ПВО. Злые языки говорят, что в его домашнем гардеробе висел генеральский китель, но генерала он так и не получил. Какие аферы и махинации успел провернуть удачливый военврач, можно только догадываться. Возможностей у полковника медицинской службы было предостаточно.

Так как у меня не сложились отношения с Валентином Джураевичем, то я с лихвой их компенсировал дружбой с капитаном медицинской службы Иваном Осиповым.

Ванька, как мы его называли между собой, прибыл в Насосную на должность врача ОБАТО. К тому времени он уже успел послужить в Германии, манией величия не страдал, был безалаберным и простым человеком. Он любил пошутить, и у него это часто получалось. Как анекдот в гарнизоне ходило его направление в госпиталь одного из офицеров полка, у которого вскочил фурункул на неподходящем месте: «Диагноз – чирий на правом полужопии».

Мы познакомились, когда он повез меня в Баку на «буханке»-УАЗике проходить ВЛК. В «санитарке» помимо меня сидел еще один офицер, сорокалетний капитан, начальник противопожарной службы из ОБАТО, маленький тщедушный человечек, с которым я не был знаком, хотя не раз его видел – всегда пьяным и всегда в засаленном кителе. На сей раз он был совершенно трезв, разговаривал внятно и все пытался что-то стряхнуть с моей одежды. Я не сильно вдавался в смысл его слов. Только когда он меня отряхивал, никак не мог понять, в чем причина такой заботы.

Когда приехали в Баку, я попросил Ивана:

– Посмотри, чем это я вымазался, а то капитан что-то постоянно с меня стряхивал.

– А, не обращай внимания, я его в психушку с белочкой везу! Это он с тебя смахивал зелененьких чертей.

– С какой это белочкой? – не сразу понял я.

– Да с белой горячкой! – простодушно пояснил доктор.

Мне стало не по себе. Буквально месяц назад в нашей санчасти «доработчик» из Горького, парень с авиационного завода, убил своего коллегу, нанеся ему больше полусотни ударов осколком зеркала и дужкой от кровати. Об этом весь гарнизон гудел несколько дней. Самое странное, что после профилактической помощи в психушке убийцу безнаказанно отправили домой.

– Иван! Ты что, в своем уме? Он же мог меня убить, и ему за это даже ничего бы не было!

– Да, нет, он мухи не обидит. Я его хорошо знаю. Кроме

зелененьких ему никогда ничего не мерещится. Тем более у него посталкогольный синдром. Да и куда ему справиться с таким бугаем, как ты? – успокоил меня доктор.

– Ты бы меня хоть предупредил! – немного обиделся я на него.

Но впоследствии мы подружились. Это был один из немногих врачей, которому не страшно было признаться в своих болячках.

В отличие от своих коллег по цеху, он спокойно относился к своим обязанностям по предполетному контролю, справедливо полагая, что пилоты не самоубийцы и сами должны себя контролировать и допускать к полетам.

Но в этом плане, конечно, у него был явный перегиб. Нашему русскому мужику, как правило, всегда нужен кнут. Когда к нему хорошо относятся и доверяют ему, он тут же садится на шею. Многие, зная беззлобность и простодушие Ивана, этим пользовались и летали с глубочайшего похмелья. Так, однажды, когда в полку не было полетов, мы вместе заехали на летно-испытательную станцию. Летчик-испытатель Юра Белоглазов в этот момент в ГШ выдвигался к одиноко стоящему истребителю МиГ-25. Когда мы с ним поравнялись, от него шло такое амбре, что не заметить было просто невозможно. Пожурив пилота за то, что он летает без медицинского контроля, Иван, посмотрев вслед садящемуся в самолет летчику, произнес:

– Жрет без всякой меры!

– А чего ты его допускаешь? Ведь убьется же!

– А куда он, на хрен, денется? Я его трезвым-то почти ни разу не видел.

– Ну, смотри! На тебе будет грех! – только и оставалось мне сказать.

Честно говоря, я не мог себе представить, как можно лететь на высоту двадцать километров с «горящими трубами». Тем более что задание для испытателей было гораздо сложнее наших «потолочных» маршрутов. На высоте восемнадцать километров им приходилось выключать один из двигателей, что влекло за собой несимметричное сверхзвуковое обтекание самолета, пилотировать при котором и на трезвую то голову непросто, а чтобы пилотировать с похмелья, надо быть выдающимся пилотом.

К счастью, Иван был лишь врачом ОБАТО, и летчиков осматривал только в отсутствие мнительного Джураевича, так что из-за его беспринципности никто в Насосной не погиб. Многие, правда, спились, но вряд ли он имел к этому прямое отношение. Алкоголизм – болезнь социальная, у каждого свои причины разглядывать дно бутылки через ее горлышко.

Мировой рекорд скорости принадлежит 82 полку?

Будни авиационного гарнизона текли своим чередом, первые три потери постепенно уходили в прошлое, и о них вспоминали в дни годовщин. Летный состав полка был укомплектован только летчиками первого класса, и самый слабый из нас мог выполнить любую сложную задачу. Полеты проходили, без каких-либо инцидентов. «Последнего из могикан», слабака Шуру Мазура по семейным обстоятельствам перевели в Ростов-на-Дону, после того как он умудрился сесть за двести метров до полосы. Мы иногда шутки ради спрашивали друг у друга:

– Что надо сделать для перевода в Ростов?

И так же балагуря, отвечали, будто выбирая наиболее вероятные варианты:

– Удачно жениться.

– Быть родственником главкома.

– Закончить с золотой медалью училище.

– Быть евреем.

– Написать рапорт.

Потом кто-то как бы между прочим говорил:

– Все это ерунда! Надо развестись с женой и сесть до полосы!

В один из дней на построении полка нам представили нового летчика, выпускника 1972 года, капитана Хамида Аблязина. Летчик с любопытством смотрел на нас, а мы на него. Нового пилота в полку всегда принимают доброжелательно, но с настороженностью. Чего от него ждать, никто не знает. Редко когда пилот на сто процентов соответствует данной ему казенной характеристике.

Первое, что я отметил для себя: он явно перезрел для должности старшего летчика. Его однокашники давно уже командовали эскадрильями, а кое-кто и полками – он же никак не мог пройти первичную командную должность. А это говорит или о фатальном невезении, или о посредственных летных навыках. Ну, что ж, полетаем – посмотрим, что за гусь к нам попал. Второе, что бросилось в глаза: подполковник Семик уж очень ласково и заискивающе вел себя с новым пилотом. Зная этого прохвоста, нетрудно было догадаться, что это не спроста.

Второе прояснилось довольно быстро: новый летчик был зятем начальника охраны Первого секретаря Компартии Азербайджана Гейдара Гейдаровича Алиева. Не успел Хамид как следует оглядеться, как услужливый Семик сделал его замполитом эскадрильи. Не думаю, что это расстроило многих летчиков. Лично я от этой должности не раз отказывался, за что впал в великую немилость политического отдела полка,

и особенно его начальника.

Новый пилот начал летать. И сразу стало ясно, что тут он не то что слабоват, а просто слабак. Однако Аблязин вылетел самостоятельно и стал проходить программу. Долго ждать доказательств «профессионализма» нового летчика не пришлось. В один из летных дней Хамид на кругу после выпуска шасси умудрился потерять скорость до трехсот километров в час и был буквально на грани сваливания на крыло, то есть на волосок от смерти. Дело в том, что перед выпуском шасси летчик должен снизить скорость до пятисот пятидесяти километров в час, для чего он уменьшает обороты двигателя. После того как стойки станут на замки, необходимо уменьшить скорость до пятисот. Многие пилоты ждут, когда скорость упадет до этой величины и затем «подпирают» ее тягой двигателей. Сам я всегда сразу после постановки крана шасси на выпуск устанавливал нужные обороты двигателя и только спустя какое-то время корректировал их. Этому учил и своих подчиненных. Такая простая методика всегда обеспечивала необходимую безопасность на случай, если по какой-то причине внимание будет отвлечено от контроля скорости. А причины могут быть самые разные: попадание в облака, визуальный контроль впереди летящего самолета, переговоры с руководителем полетов, отказ какого-то оборудования и так далее. Скорость же после выпуска шасси гасится очень быстро, особенно пройдя рубеж пятьсот километров в час.

По всей видимости, таких приемов Аблязин не знал и потому забыл вовремя увеличить обороты двигателя, едва не сыграв в ящик. Этот серьезный инцидент не стал предметом серьезного разбирательства. Любого другого летчика за такую серьезную ошибку на несколько недель отстранили бы от полетов. Хамид же отделался легкими упреками в невнимательности.

Но спустя какое-то времени случилось нечто, до сих пор никем не превзойденное.

Командир эскадрильи Женя Недорезов свозил своего замполита на потолок. Сам такой полет, как я уже писал, связан с большими психологическими переживаниями и возбужденным состоянием пилота. Зажатый в тесном высотно-компенсирующем костюме, с закрытым забралом гермошлема, от которого идет тепло обогреваемого стекла, обливающийся потом летчик находится, мягко говоря, не в своей тарелке. Понятно, что громадные скорость и высота полета, предельные параметры работы силовой установки не лучшим образом сказываются на его эмоциональном состоянии и самочувствии.

После контрольного полета Женя провел короткий разбор и,

ограничив скорость полета 2,6 Маха, дал разрешение Аблязину на выполнение самостоятельного полета.

Довольный Хамид пошел занимать готовность. Через час он благополучно приземлился на родной авиабазе. Раскрасневшийся от полета, он бойко доложил комэске об успешном выполнении задания.

– Какое число М видел на приборе? – задает вопрос командир.

– Два тридцать пять! Не знаю почему. Самолет больше не гнался! Я пытался разогнать больше, но остаток был четыре с половиной, и мне пришлось отключить форсажи.

– Странно, на два тридцать пять у него наилучшие разгонные характеристики, и он прет, как танк – только и успевай следить за числом М, чтобы не пройти ограничения. Может, у тебя были выпущены тормоза?

– Никак нет! Вы же говорили про это. Я специально проконтролировал и лампочку, и ползунок выпуска на РУДе, – искренне объясняет летчик.

– Тогда, может быть, нечаянно выпустил шасси? – внимательно глядя в глаза подчиненному, спрашивает Евгений.

– Да нет же, все три красные лампочки убранного положения горели. Я тоже на это обратил внимание, ведь вы мне рассказывали случай с Семиком! – так же искренне отвечает замполит.

– Но ты ведь понимаешь, что такого не должно быть? – не может уяснить причину плохого разгона командир.

– Так точно, понимаю, но самолет не гнался! – упрямо настаивает вновь испеченный покоритель стратосферы и сверхзвуковых скоростей.

– Ладно, дождемся расшифровки объективного контроля, – разумно решает комэска.

Но все стало ясно еще до расшифровки. Прибежал перепуганный техник самолета и доложил, что на его аппарате «сгорели» все звезды на крыльях и бортовой номер на фюзеляже. И звезды, и номер на МиГ-25-й наносились специальной термостойкой краской, которая выдерживала температуру минимум триста пятьдесят градусов.

Стало понятно, что летчик превысил число М, равное трем. Недорезов сразу же начал его трясти:

– Какое было М на самом деле? Не три тридцать пять?

Аблязин упорно твердил:

– Больше два тридцать пять не видел!

– Хорошо, разберемся, – сурово сказал комэска, беря в руки еще влажную сигналограмму.

И разобрались. Хамид ошибся: число М после запятой было действительно больше – четыре десятых! Но перед запятой-то стояла цифра 3. Летчик «проспал» полный оборот стрелки указателя числа М. Новый абсолютный рекорд мира для серийных самолетов – 3 604,24 километра в час! Знай наших – рекорд американца Э. У. Джоуренца, который он установил 28 июля 1976 года, побит на целых 74,68 километра! То, к чему летчики-испытатели готовятся годами, тщательно просчитывая профиль полета, его режимы, возможные неприятности и последствия, наш Хамид совершил в первом же полете. Мало того, он этого даже не заметил! Жаль, конечно, что нельзя было его официально зарегистрировать, наоборот, все усилия были направлены на то, чтобы «замять» это «выдающееся» достижение. Со всеми погрешностями урезали М до 3,28. Но и этого было бы достаточно, чтобы снять самолет с эксплуатации, а летчика-рекордсмена навсегда изгнать из авиации.

Как поступили с самолетом? На нем, кроме обгоревших номеров и звезд, других свидетельств «нового мирового рекорда» не было. На всякий пожарный руководство авиации ПВО вызвало комиссию Министерства авиационной промышленности, в состав которой были включены эксперты по самолету и двигателям, а также летчик-испытатель. Комиссия колдовала вокруг самолета около недели, потом отгазовали двигатели, о чем-то долго советовались, и наконец летчик-испытатель поставил точку на этом деле, выполнив облет самолета на потолке.

– Самолет годен к дальнейшей эксплуатации без ограничений! – таким был вывод испытателя и комиссии.

На МиГе восстановили номера и звезды, и он продолжал летать.

Как поступили с летчиком? Хамид отделался глупой улыбкой на разборе полетов, двумя контрольными полетами на потолок и репутацией самого слабого летчика полка. Его «подвигов» хватило бы на отстранение от полетов десятка пилотов, однако он продолжал летать, держа в напряжении группу руководства полетами и непосредственных командиров.

А пилоты полка долго не могли успокоиться. «Проспать» полный оборот указателя числа М – это надо же умудриться! Шкала указателя числа М сопряжена со шкалой прибора скорости. Обе они имеют круглый циферблат, полный оборот которого равен скорости тысяча километров в час, или одной единице числа М. На приборе скорости есть окошко, в котором при дозвуковой скорости ничего нет, а при проходе скорости звука появляется цифра 1. Соответственно по окончании второго оборота она сменяется цифрой 2. Не заметить, как стрелка

полностью прошла и третий оборот при полете на потолок, – это просто невероятно! Для летчика указатель числа М – основной прибор на этих режимах полета. Это все равно, что разогнаться на автомобиле со скорости двести километров в час до трехсот пятидесяти – и не заметить!

«Бодание» с начальником политотдела

Постепенно командиры и летный состав полка перестали обращать внимание на промахи Хамида. Начальник же политотдела Семик относился к нему как к родному сыну, а «кровинушкам», как известно, все прощается, и все их недостатки кажутся достоинствами.

Мы же, его «неродные дети», непрерывно находились под недремлющим партийным оком. И спрос с пасынков был самый жесткий, особенно если дело касалось аморальных, на его взгляд, поступков. При этом сам начальник политотдела «топтал» все, что шевелится. Как говорил «Старый», «его гардеробчик был от шестнадцати до шестидесяти». В гарнизоне мало было женщин, которым он не предлагал бы подружиться и приятно провести время. Большинство из них, конечно, отказывались предложения такого крутого партийного босса. Но было немало и согласных, которые надеялись хоть таким способом улучшить свои жилищные условия или продвинуть мужа по служебной лестнице.

Пытался «представитель ЦК КПСС в полку», как он любил себя называть, наехать и на меня. К тому времени я был разведен, но очень любил женщину, которая, к сожалению, была замужем.

Гарнизон – это цивилизованная, но все же большая деревня, в которой все всё друг про друга знают, в том числе и интимную сторону жизни. Не знают, как правило, только обманутые мужья и жены. И вот, узрев во мне злостного греховодника и нарушителя морального кодекса строителя коммунизма, Семик вызвал меня в политический отдел.

– Есть мнение партийной организации полка…– интригующе начал он.

– Наверное, хотите предложить мне поступить в Высшую партийную школу, – нагловато предположил я, понимая, что ничего хорошего это мнение мне не сулит.

– И мы, партийная комиссия полка, полностью его поддерживаем, – не оценив моей иронии, торжественно продолжил начальник.

Решив больше с огнем не играть, я молча ждал, какую же гадость приготовил для меня этот подленький человечек. А тот

с явным удовольствием произнес:

– Есть мнение исключить вас из партии!

Вполне возможно, он рассчитывал, что, напуганный таким суровым приговором, я упаду на колени и буду биться в истерике, умоляя не губить мою честь и карьеру.

– И вы знаете за что, – давая понять, что приговор обжалованию не подлежит, закончил он.

– Хорошо, но когда на партийном собрании будут обсуждать мое персональное дело, я молчать не буду, заодно расскажу и о ваших похождениях. И с большим интересом это будут слушать несколько сот офицеров, а с еще большим – десятка два рогатых мужей, чьих жен вы трахали, – как можно спокойней ответил я.

Что тут началось!

– Как вы смеете мне угрожать! За клевету на представителя ЦК КПСС в полку ответите по всей партийной строгости! Вы у меня больше летать не будете! Да вы меня не только оклеветали, но еще и шантажируете! Меня, представителя ЦК! Вы подняли руку на самое святое, что есть на этом свете! На партию! Вам не место в ее рядах! – распалял сам себя Семик.

Терпеливо выслушав этот бред, я подошел к двери и как можно будничнее ответил:

– А там и посмотрим, кому не место в партии. Ну, а пока дело не дошло до парткомиссии, как мужик мужику тебе скажу: «Пошел ты на…»! Мне терять, сам знаешь, нечего!

На самом деле и мое спокойствие было, скорее, напускным. Несколько дней я с напряжением ждал ответного хода со стороны Семика. Однако мои слова возымели свое действие, и начальник политического отдела не решился инициировать мое исключение из партии. Но все же исподтишка, при всякой возможности он мне «гадил» как только мог. На людях со мной он был подчеркнуто вежлив, но каждой клеткой своего организма я чувствовал его лютую ненависть. И вскоре коварство этого человека проявилось на деле.

Меня представили на должность заместителя командира эскадрильи. Я уже временно исполнял обязанности замкомэска, после того как в местный ЛИС (летно-испытательная станция) ушел замечательный летчик и хороший человек Коля Арсланов. И исполнял уже довольно долго. А тут опять проходит несколько месяцев, а приказа о моем назначении почему-то все нет. Я не волновался, потому как знал, что другого на эту должность вряд ли назначат. Занимаясь полетами и молодыми летчиками, некогда мне было проследить за своим назначением. Но мои сотоварищи стали намекать на то, что пора бы и обмыть

майорское звание, которое полагалось при этой должности, и я решил поинтересоваться, где же затерялся приказ. Наш кадровик невнятно и неохотно стал что-то объяснять, обвиняя вышестоящие кадровые органы. В конце концов, я сам позвонил в управление кадров ВВС Закавказского военного округа, и мне сказали, что поступило указание от нашего начальника политического отдела придержать мое назначение из-за низких морально-политических качеств назначаемого офицера. Я пошел жаловаться командиру полка, который тут же при мне позвонил в округ и дал команду на дальнейшее движение документов, а потом по телефону «отодрал» Семика за интрижки, которые он строит за его спиной. И было это явно не впервые: Жуков, не стесняясь в выражениях, отчитывал и предупреждал начпо, что прощает ему это в последний раз.

Увы, не прошло и нескольких месяцев, как история повторилась, на этот раз с присвоением мне очередного звания «майор». А звание майор, в ту пору было вымечтанным и долгожданным для каждого офицера Советской армии.

Во-первых, страна вообще «несильно» баловала своих служивых званиями, и чтобы получить его, надо было занимать должность как минимум заместителя командира подразделения.

Во-вторых, майорская должностная номенклатура давала право поступления в академию.

В-третьих, это означало переход в разряд старших офицеров, то есть на более качественную служебную ступеньку. Человек становился неподсуден суду младших офицеров. Кстати сказать, за всю последующую службу я не помню, чтобы кого-то из офицеров разбирали судом чести старших офицеров. По всей видимости, всех «недостойных» повыгоняли еще до майорского звания. Для многих офицеров дослужиться до майора так и осталось несбыточной мечтой.

В-четвертых, майорское звание давало право на пенсию для старших офицеров, а это, ни много ни мало, двести пятьдесят целковых, для эпохи развитого социализма совсем неплохие деньги.

Поэтому можно понять, почему большинство офицеров, в том числе и я, так жаждали получить заветную майорскую звездочку.

Когда прошли все разумные сроки получения очередного воинского звания, я начал тревожиться и опять узнал, что таким аморальным типам, как я, нечего делать в среде старших офицеров. И опять состоялся при мне неприятный разговор командира полка с «преданно» глядящим ему в глаза Семиком, и опять с него стекала вода как с гуся, нигде не задерживаясь.

Через два года история повторилась с потрясающейся

точностью. На сей раз меня назначали на должность командира эскадрильи. С завидным постоянством наш «политический деятель» гадил мне при каждой возможности. Может быть, поэтому я так и не заработал орден, хотя последние три года службы у меня был самый большой налет в полку. Ну, да Бог с ним, с орденом, как говорится, «служим не за ордена, а за деньги».

Вот таким был наш начальник политического отдела. С гнусавым голосом и внешностью иудушки, он был из разряда комиссаров, забывших основной принцип революционера: делай, как я! Такие «семики» признавали одно: делай, как я сказал!

Уезжаю в Чугуевку. «Будем жить!»

Бытовая неустроенность, косые взгляды гарнизонных дам и прямые придирки наших политических деятелей все-таки достали меня, и я окончательно решил при первой же возможности навсегда покинуть гарнизон. Номер с академией не прошел, зато такая возможность представилась летом 1985 года: пришла карта замены на должность командира эскадрильи 530-го истребительного авиационного полка, который базировался в Приморском крае, в селе Чугуевка.

Покидать теплый, вечно зеленый Азербайджан желающих не было. Печально известная перелетом в Японию летчика Беленко, Чугуевка не прельщала офицеров полка ни повышенной зарплатой, ни красотами Приморья, ни возможностью в перспективе перебраться вглубь России. Я же, не обремененный семьей, видел в новом месте службы перспективу – мечтал о новых друзьях и интересных полетах, о новых летных приключениях.

Пришла пора прощаться. И оглянуться назад.

Мне, если так можно сказать, было комфортно служить в Насосной. Пройдя тернистый путь от рядового летчика до командира эскадрильи, я был благодарен судьбе и за летную карьеру, хотя она не была гладкой и легкой, и за удачу, которая непременно меня сопровождала в то время. С грустью я покидал любимую женщину, неопределенность отношений с которой также была одной из причин моего «бегства» из Азербайджана. Наверное, я должен был сделать шаг к тому, чтобы узаконить наши отношения. Но ни я, ни она так и не решились серьезно об этом поговорить. Она была слишком горда, я же боялся отказа, а еще больше – принять чужого ребенка. Так или иначе, мы расстались, и оба впоследствии об этом жалели.

Но не будем о грустном. Я был молодым и вполне

самодостаточным человеком, к тридцати двум годам сделавшим не головокружительную, но все же неплохую летную карьеру, пользовался авторитетом как летчик, уважением – как командир, доверием друзей – как человек.

Несмотря на всеобщий запрет употребления спиртных напитков – это ведь был год 1985-й, памятный приходом к власти Михаила Горбачева, -круто ломать устои и традиции в полку никто не спешил. Поэтому я устроил для своих друзей «отходную» в бане техпозиции – полковой позиции подготовки ракет. Начальник этой самой техпозиции капитан Третьяков, необычайно собранный и деловой человек, за короткий срок успел навести идеальный порядок на территории своего подразделения. Все здания сияли свежеокрашенными фасадами, несколько гектаров земли, на которой стояли служебные помещения, были вспаханы и засеяны многолетней травкой, и она почему-то не успевала здесь выгорать за жаркое южное лето. У зданий были высажены аккуратные клумбы цветов. Проведенный откуда-то водопровод делал этот довольно большой участок земли настоящим оазисом среди лунного ландшафта, который начинался сразу же за забором из колючей проволоки.

Но особенной популярностью пользовалась позиционная баня. Громадный деревенский сруб, невесть как и откуда завезенный в Азербайджан, колоритно выделялся на фоне хотя и ухоженных, но все же казенных и стандартных зданий. То, что скрывала за своими стенами простая с виду изба, было настоящим шедевром русского зодчества. Все было вырезано из натурального дерева, пропитано естественными консервантами, благоухало и поневоле вызывало ностальгию по родным для многих краям. На входе в баню была гардеробная. Ровной белоснежной стопкой лежали тут простыни, хоть и солдатские, но новенькие. С любовью и мастерством вырезанные из цельного куска дерева ковшики и ушаты стояли рядком на лавке. Березовые, дубовые и эвкалиптовые веники разносили свойственный каждому из них аромат.

Облачившись в простыни, как древнеримские патриции, «народ» проходил в так называемый греческий зал, посредине которого стоял громадный деревянный стол, сервированный по случаю торжества горячительными напитками и подходящей к ним закусью. Два ящика чешского пива, супердефицитного по тем временам, стояли в сторонке, приманивая взгляды непривычными для русского глаза пестрыми этикетками и горлышками, укутанными цветной фольгой. Во главе стола стояли три стула, больше смахивающие на царские троны.

Как командир эскадрильи, я пригласил все руководство

гарнизона и самых близких мне людей, с кем пришлось прослужить бок о бок восемь с лишним лет. Естественно, что своего «друга» Семика я вниманием обошел. Но, к моему великому удивлению, этот, негодяй, без комплексов и без совести явился и без приглашения. Понимая, что вечер в присутствии «вдохновителя и организатора всех наших побед» будет для меня испорчен, улучив момент, когда мы оказались один на один, я показал ему на дверь:

– …Если не хочешь, чтобы я тебе набил морду! С «козлами» за одним столом, тем более на собственной отходной, сидеть не собираюсь!

Тот все понял:

– Хорошо, но за Вами уйдет такая партийная характеристика, что и в тюрьму не примут.

– Вот и прекрасно! Не больно-то и хотелось! Ты не переживай, народу я скажу, что тебя срочно вызвала супруга. Прощай, Витек! Мне на Дальнем Востоке тебя очень будет не хватать.

Покончив с Семиком и еще негодуя внутри от его наглости, пригласил дорогих своих гостей занять места. Они неторопливо и чинно рассаживались вокруг стола в предвкушении долгого и интересного вечера за частыми тостами, хорошей закуской, потягиванием пива, посещением парилки и и бассейна.

На правах виновника торжества я занял самое почетное место. Рядом сел командир полка Жуков. Оглянувшись, как будто кого-то искал, он спросил, ни к кому не обращаясь:

– А где это наш комиссар? Я его вроде бы видел.

– Товарищ командир, он меня поздравил с убытием, извинился, что не может присутствовать: какие-то срочные семейные дела.

– Странно, а мне ничего не сказал. Но, может, это и к лучшему, учитывая вашу «любовь» друг к другу, – тихо, чтобы никто, кроме меня, не слышал, сказал проницательный командир, а потом громко возгласил абсолютную крамолу: – Ну, что же, товарищи офицеры, комиссар сегодня под каблуком у жены, так что проведем наше офицерское собрание без партийного и политического влияния!

Он, как и положено, в таких случаях, рассказал о моей летной карьере в полку, о моих заслугах и о том, что с сожалением расстается с таким офицером. Я, скромно потупив взор, слушал хвалебные эпитеты и мысленно вспоминал годы, которые пролетели как одно мгновение. Я смотрел на своих друзей, еще не до конца осознавая, что с большинством из них никогда больше не увижусь.

Перерыв между первым и вторым тостом, как и следует, был

таким, чтобы пуля ни пролетела. Командир первой эскадрильи Виктор Животов, самый старый из комэсок, волнуясь и заикаясь, от всей души желал мне всяческих успехов там, куда сам не очень-то стремился.

Третий тост – не просто тост, а обряд. Он выполняется неукоснительно, если за столом собираются вместе хотя бы два летчика.

Этот тост – «За БЗ!». В переводе на мирской язык – за безопасность или безаварийность полетов.

Старший по званию или по возрасту летчик, обычно это командир, встает, прислоняет до краев наполненную рюмку к краю стола и говорит:

– Контакт!

Все присутствующие офицеры тоже прислоняют свои стаканы к краю стола. А самый молодой обводит их взглядом – готовы ли? – и докладывает:

– Есть контакт!

– От винта! – командует старший.

Все встают. Молодой пилот опять зорко, как и положено молодому, оглядывает застолье, проверяя готовность, и торжественно докладывает:

– Есть от винта!

– Будем жить! – говорит командир и первым опрокидывает чарку.

Пьют до дна.

За скупыми словами «Будем жить!» скрываются все радости и горести летной профессии, и память о друзьях, не вернувшихся из полета, и пожелание, чтобы сия участь миновала тех, чье плечо ты чувствуешь рядом сейчас…

На этот раз самым молодым из присутствующих оказался я. Выпили, помолчали, вспомнив безвременно ушедших товарищей, и разом ощутили прихлынувшую радость: как здорово, что мы живы и будем, черт возьми, жить! А пока вместе – еще и погуляем!

– За женщин!

Этот тост, как и третий, в авиации тоже традиционен. Правда, обычно женщин на подобные мероприятия не приглашали, потому оценить нашу верность слабому полу было некому. Но в редких случаях, когда женщины удостаивали нас своим присутствием, этот тост встречали на ура. Тостующий, обычно самый «озабоченный», с блестящими глазами произносил прямо-таки гусарскую речь, вожделенным взглядом раздевая и пожирая немногих представительниц противоположного пола, а потом с упоением командовал:

– Товарищи офицеры! За женщин! Мужчины пьют стоя, а женщины до дна!

В тот вечер прекрасных созданий с нами не было, но пили мы за них как положено – стоя и до дна.

Хоть и поется в известной песне, что у нас «первым делом, первым делом самолеты», но никогда летчики, пользуясь повышенным вниманием к себе девушек, не откладывали на потом возможности близких отношений. Во всяком случае, одно другому не мешало. А припев из «Небесного тихохода» кто-то из озорников переложил на иной лад:

«Первым делом поломаем самолеты!

Ну, а девушек?

А девушек – потом!»

Обильные тосты чередовались с закусками. Наши молодые и здоровые организмы принимали и успешно перерабатывали лошадиные дозы алкоголя и волчьи порции свежезажаренной на шампурах баранины и осетрины.

Тосты и закуски сменялись усиленным отпариванием и отмоканием в бассейне, а бассейн, кстати, тут был шикарный – выложенный импортным кафелем, идеальной чистоты, с изумрудного цвета водой.

И все это время мы говорили и говорили, бурно объясняясь в вечной любви и дружбе.

Я смотрел на своих друзей, с которыми провел не одну сотню часов в воздухе, и не сознавал еще, что с большинством из них расстаюсь навсегда. И что не будет уже в моей жизни ни таких мужиков, ни таких отношений, ни прекрасных мгновений радости и мгновений горя, которые мы вместе испытали и пережили. И что, прощаясь с ними, я прощаюсь с молодостью, с той порой, когда все было просто и понятно, когда думал то, что говорил, а говорил то, что думал, когда мир делился на «своих» и «чужих» – и своих было большинство, на друзей и врагов – и друзей было больше, чем врагов. Вернее, врагов почти не было…

Последняя, прощальная пирушка запомнилась беззаботной веселостью, задушевными разговорами и молодыми лицами. Через годы, десятки лет кое с кем судьба нас сведет. И мы, убеленные сединами, со звездами полковников на плечах, ночи напролет проведем за чашкой чая, с бесконечными разговорами, вспоминая дела давно минувших дней, друзей живых и мертвых…

Но все это будет не скоро…